TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 marca 1937 r. | NR 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie konsygnacji towarów w porcie gdyńskim

(Referat, wygłoszony przez wiceprezesa dra Władysława Smolenia na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 23 lutego 1937 r.)

I. Uwagi ogólne.

Konsygnacja, która jest jedną z form handlu zamorskiego, obok sprzedaży komisyjnej i handlu na własny rachunek, polega na tym, że załadowca, którym może być producent lub eksporter (zakupujący towar na eksport od producentów) oddaje towar bezpośrednio lub za pośrednictwem komisjonera eksportowego zamorskiemu konsygnatariuszowi z poleceniem sprzedania towaru w chwili odpowiedniej pod względem kształtowania się cen, albo też za pośrednictwem przetargów publicznych lub też wysłania towaru do krajów sąsiednich.

W transakcjach konsygnacyjnych występuje zatem szereg osób, a mianowicie w kraju produkcji towaru t. zw. konsygnant, a następnie bardzo często komisjoner eksportowy, a w kraju, gdzie towar się konsygnuje, t. zw. konsygnatariusz.

Przy omawianiu transakcyj konsygnacyjnych spotykamy się w literaturze gospodarczej bardzo często z identyfikowaniem tego pojęcia z t. zw. komisją eksportową. Konsygnacja różni się jednakże od innych wyżej wzmiankowanych form handlu zamorskiego. Celem transakcji handlowej na własny rachunek jest osiągnięcie zysku, celem sprzedaży komisowej jest uzyskanie prowizji, natomiast zadaniem komisjonera eksportowego, który nie sprzedaje bezpośrednio, jest wyszukanie odpowiedniego konsygnatariusza w kraju konsygnowania towaru, a ponadto do jego obowiązków należy także pośredniczenie przy finansowaniu konsygnacji. Konsygnatariusz natomiast jest czynnikiem zaufania, którego obowiązkiem jest badanie rynku odbiorczego, wysokości jego zapotrzebowania, gustu konsumentów, formy i warunków sprzedaży, raportowanie o tym załadowcy bezpośrednio lub za pośrednictwem komisjonera eksportowego, przechowywanie towarów na składzie, dokonywanie w odpowiednim momencie sprzedaży towaru na podstawie określonych limitów i odprowadzenie pieniędzy, osiągniętych ze sprzedaży. Czynności konsygnatariusza posiadają szerszy zakres niż czynności komisjonera. Czerpie on też wynagrodzenie z większej ilości działań niż komisjoner, a mianowicie za wszelkie usługi, związane z penetracją rynku, oraz za usługi spedycyjne, które świadczy w stosunku do przechowywanego przez siebie na magazynie towaru.

W historii rozwoju handlu odegrała konsygnacja stosunkowo poważną rolę. Była ona nieodzowna koniecznością w tych czasach, kiedy na skutek długotrwałej komunikacji morskiej przestrzeń czasu między załadowaniem towaru, a sprzedażą do rąk odbiorcy, była zbyt wielka, co wpływało szkodliwie na zaopatrywanie rynków w surowce i artykuły zamorskie. W miarę jednak przyśpieszania transportu morskiego i udoskonalenia środków komunikowania się rynków załadowczych i odbiorczych, doznawała konsygnacja

ograniczenia, ustępując stopniowo miejsca transakcjom efektywnym.

Konsygnacja jest tą formą handlu międzynarodowego, która zasadniczo dla prosperowania wymaga wolnego handlu. Tym też tłumaczy się jej gwałtowny upadek w krajach, prowadzących politykę ograniczeń w dziedzinie handlu międzynarodowego.

Transakcje konsygnacyjne odbywają się prawie wyłącznie w dziedzinie handlu surowcami. Konsygnowanie artykułów przemysłowych natomiast ma miejsce tylko wtenczas, gdy wprowadzenie danego artykułu na pewnym rynku wymaga intensywnej reklamy. Jako przykład takiej konsygnacji można wymienić samochody wielkiego przemysłu automobilowego Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Konsygnuje się również artykuły, przy których z powodu niepewnej sytuacji na rynku i niebezpieczeństwa psucia towaru importer nie może ponosić ryzyka złączonego z handlem na własny rachunek, jak np. przy owocach południowych. Te transakcje wymagają jednakże bardzo szybkiej likwidacji. Załadowca z góry zdecydowany jest na ryzyko i oddaje swój towar „na szczęście"; poza tym wypadki podobnego rodzaju konsygnacji zachodzą tylko sporadycznie. Stałe transakcje konsygnacyjne mogą się odbywać tylko, jak już wyżej wzmiankowano, przy surowcach i produktach kolonialnych nie psujących się łatwo.

Oddawanie towarów na konsygnację połączone jest zawsze z poważnym ryzykiem. Toteż załadowca decyduje się na nią wówczas, jeżeli ma już większą ilość nabywców na swój towar na danym rynku lub też spodziewa się, że przez stworzenie ułatwień w zaopatrywaniu pewnego rynku w dany towar, zwiększy jego zapotrzebowanie. Konsygnacja jest aktualna przy towarach, gdzie zależy odbiorcy na szybkiej i bezpośredniej dostawie i wówczas kiedy zadośćuczynienie istniejącym formalnościom przywozowym (reglamentacja przywozu, ograniczenia dewizowe) przedstawia większe trudności dla drobnego importera. Wynika z tego, że aczkolwiek zasadniczo powodzenie transakcyj konsygnacyjnych zapewnione jest przy wolnym handlu, to z drugiej strony zarządzenia, krępujace tę wolność, mogą być także w pewnych okolicznościach motywem, uzasadniającym tę konsygnację.

Załadowca niewątpliwie prędzej zdecyduje się na konsygnację, jeżeli przekona się, że dzięki niej właśnie konkurencja jego osiągnęła już pewne rezultaty. Toteż w jednej z rozmów, prowadzonych z przedstawicielami dużego handlu za granicą na temat interesów konsygnacyjnych w Gdyni, padło zdanie, że konsygnacje znajdą się w Gdyni, jeżeli pierwsza w tym względzie podjęta próba się uda.

Rozmiary konsygnacji względnie stosunek interesów konsygnacyjnych do handlu efektywnego zależny jest w dużym stopniu od nasilenia poszukiwania danego artykułu na rynkach. Jeżeli towar jest poszukiwany i przedmiotem transakcyj na wszystkich większych giełdach towarowych, nie spotyka się, aby konsygnacja tego towaru w portach, stanowiących nawet duże rynki, obejmowała większe ilości. Tak np. konsygnacje kauczuku w największych portach zachodnio-europejskich wynoszą przeciętnie zaledwie do kilku set ton (Amsterdam, Antwerpia).

Konsygnacje spotyka się przeważnie w portach tych państw, które posiadają rozległe kolonie. Tak np. w odniesieniu do handlu holenderskiego, nieomal wszystkie surowce i artykuły, pochodzące z Indyj Holenderskich, jako to: kopra, włókna, kopal, kapok, zioła lekarskie, ziarno palmowe, tłuszcze zwierzęce i roślinne, korzenie, kauczuk, garbniki, sago, drewno szlachetne, cyna, stanowiąc przedmiot dużego handlu, są równocześnie w znaczniejszych ilościach (z wyjątkiem kauczuku) konsygnowane w portach holenderskich. — Porty te, będące równocześnie dużymi rynkami światowymi, posiadają także w konsygnacji szereg artykułów, pochodzących z poza granic Indyj Holenderskich, jak kawa, kakao, herbata, ryż, skóry surowe i wiele innych.

Spośród portów europejskich znane są dziś głównie Londyn i Rotterdam jako porty konsygnacyjne. Hamburg, dzięki bardzo rozwiniętemu handlowi tranzytowemu, był poprzednio obok Londynu, drugim z rzędu portem konsygnacyjnym, znanym głównie z konsygnacji kawy. Znawcy tych spraw oceniają dawny stosunek w tym względzie Hamburga do Londynu jak 1:3, podczas gdy obecnie przedstawia się on jak 1:10 na korzyść Londynu. Hamburg stracił swoje znaczenie jako port konsygnacyjny z powodu ograniczeń importowych i dewizowych.

Dany port jest „dobry" dla konsygnacji, jeżeli zaplecze jego wykazuje dużą chłonność na artykuły konsygnacyjne oraz jeżeli posiada on łatwą komunikację z krajami sąsiednimi (tranzyt). Te walory były dawniej podstawą do rozwoju handlu konsygnacyjnego w Hamburgu i stanowią obecnie jeszcze podstawę dla interesów konsygnacyjnych w Rotterdamie.

Charakter konsygnacji jest bądź to bezpośredni, bądź też pośredni. Należy to rozumieć w ten sposób, że przy konsygnacji bezpośredniej całe ryzyko interesu obarcza załadowcę towaru, podczas gdy przy konsygnacji pośredniej zachodzi współpraca załadowcy z zaprzyjaźnionym domem handlowym w porcie konsygnacyjnym, który stosownie do zawartego porozumienia częściowo finansuje towar, lub też w inny sposób bierze na

siebie część ryzyka. Ta forma konsygnacji jest dzisiaj coraz częściej stosowana.

Przy tej sposobności należy zaznaczyć, że rozwój transakcyj konsygnacyjnych na terenie jeszcze nie znanym, takim np. jakim byłaby Gdynia, znalazłby w formie konsygnacji pośredniej niewątpliwie większe szanse realizacji niż w formie bezpośredniej. Twierdzenie to jest tym bardziej słuszne wobec faktu, iż przy dzisiejszej sytuacji polityczno-gospodarczej, nawet w stosunku do znanych rynków odbiorczych, woli załadowca przechodzić na transakcje efektywne.

Rozwikłanie sprzedaży konsygnacyjnych przybiera, zależnie od właściwości towaru, różne formy: a) towar sprzedaje się niezwłocznie po wyładowaniu na nabrzeżu na podstawie oględzin, b) towar przyjmuje się na skład dla odczekania korzystnego pod względem cen momentu, albo c) towar sprzedaje się za pośrednictwem regularnie odbywających się przetargów publicznych.

Ciekawym przykładem transakcyj konsygnacyjnych jest wełna australijska, interesująca również rynek polski. Wiadomą jest rzeczą, że importer nie kupuje wełny w kraju produkcji, a to dlatego, że jakość wełny jest bardzo różnolita, zależnie od proweniencji, hodowcy i t. p. Toteż wykazuje handel wełną różne formy: a) eksporter zakupuje wełnę bezpośrednio u farmerów na podstawie oględzin, b) producent oddaje wełnę na sprzedaż za pośrednictwem regularnych aukcyj, odbywających się przy najbliższej giełdzie i tam zakupuje ją dopiero eksporter. Eksporter odsyła wełnę nabytą bądź to bezpośrednio u producentów, bądź też na aukcjach, na konsygnację do Londynu, c) wreszcie mogą też producenci stworzyć spółdzielnię, celem wysyłania wełny do Londynu na konsygnację bez pośrednictwa. Sprzedaż ze składów konsygnacyjnych odbywa się prawie wyłącznie za pośrednictwem aukcyj londyńskich. Konsygnatariusz, którym jest zazwyczaj w Anglii „broker", otrzymuje od swoich zleceniodawców, a więc od eksportera względnie od spółdzielni limity, poniżej których nie wolno mu wełny sprzedać.

Wyżej opisana transakcja, jako też i inne transakcje, złączone z konsygnacją, nie mogą się odbywać bez pomocy kredytów w formie zaliczek, na przestrzeni czasu od wyprodukowania towaru względnie surowca do momentu sprzedaży. Komisjoner eksportowy, jako też konsygnatariusz, oddaje w tym względzie poważne usługi. Normalny proces zaliczkowania przesyłek konsygnacyjnych odbywa się w ten sposób, że komisjoner eksportowy udziela zaliczek w gotówce lub w formie akceptów na rachunek konsygnanta. Odbywa się to na podstawie umowy, przewidującej, że konsygnant ponosi całkowitą gwarancję za kapitał i koszty, oraz że konsygnatariusz przekaże osiągniętą ze sprzedaży należność netto za pośrednictwem komisjonera eksportowego na rachunek konsygnanta. Komisjoner eksportowy zabezpiecza w dalszym ciągu należności swoje w formie ciągnięcia traty na konsygnatariusza z chwilą doręczenia temuż dokumentów przewozowych za pośrednictwem banku w kraju konsygnacji. Ten system znany jest szczególnie przy konsygnacji kawy. Wszelkie zaliczki pokrywa się zasadniczo z wpływów za sprzedany towar. Zaliczkowanie ładunków konsygnacyjnych jest źródłem zarobków zarówno dla komisjonera eksportowego, jako też dla konsygnatariusza.

Znaczenie gospodarcze konsygnacji z punktu widzenia interesów załadowcy towaru polega głównie na tym, że ta forma handlu ułatwia konsygnantowi dostosowanie się do potrzeb rynku, jego warunków i przepisów, regulujących handel, a tym samym penetrację na rynku. Dla odbiorcy towaru nie jest bez znaczenia bezpośrednia i prędka dostawa towarów ze składów konsygnacyjnych. Za te usługi, mające pierwszorzędne znaczenie dla normalnego funkcjonowania przedsiębiorstwa, płaci odbiorca, jak praktyka wykazuje, chętnie ceny, pokrywające z nadwyżką koszty składowania, oprocentowania kredytów i ryzyka. Wreszcie w odniesieniu do portu w Gdyni byłaby konsygnacja skutecznym środkiem dla jego rozwoju, jako dużego ośrodka handlowego. Jeśli bowiem eksporter zagraniczny zdecyduje się na skonsygnowanie swego towaru w naszym porcie, to niewątpliwie utrzymywać on będzie na konsygnacji poważne nadwyżki ponad wysokość kontyngentu, przeznaczonego na rynek polski i będzie się starał, aby nadwyżki te — jako tranzyt — przedostały się do państw stanowiących naturalne zaplecze portu. — W naszych zatem warunkach byłaby konsygnacja także jednym ze sposobów zwiększania znaczenia Gdyni w dziedzinie handlu tranzytowego.

II. Warunki rozwoju transakcyj konsygnacyjnych.

Już na podstawie powyższych ogólnych uwag można skonkretyzować szereg warunków, od których rozwój handlu konsygnacyjnego jest zależny. Najszerszą podstawą dla handlu konsygnacyjnego jest posiadanie kolonij, produkujących surowce, gospodarcze ich opanowanie i uzależnienie pod względem finansowym przez domy handlowe i banki kraju macierzystego. Największe dzisiejsze rynki konsygnacyjne oparte są przede wszystkim o duży handel z koloniami.

Handel konsygnacyjny obejmuje jednakże, jak wykazaliśmy na przykładzie Holandii, a co również potwierdza rynek angielski, nie tylko surowce pochodzące z własnych kolonij. Toteż nie jest pozbawione realnego

uzasadnienia badanie możliwości rozwoju handlu konsygnacyjnego w oderwaniu od kwestyj kolonialnych.

1) Pierwszą grupę warunków niezbędnych dla konsygnacyj w każdym porcie i we wszystkich okolicznościach stanowią sprawy, złączone ze składowaniem towaru. Konsygnacja wymaga „dobrych składów", tj. takich, które dają gwarancję bezpieczeństwa towaru i możność swobodnego dysponowania nim. Oprócz dobrze i celowo zbudowanych magazynów, zabezpieczających towar przed zepsuciem i kradzieżą, duże znaczenie posiada także ich charakter celno-prawny. Towar konsygnowany w porcie winien być łatwo dostępny dla konsygnatariusza, powinna istnieć nieskrępowana możliwość manipulowania tym towarem, pobierania prób, dzielenia na partie, sortowania, przepakowywania i t. p. oraz zapewnienie dalszej jego ekspedycji do krajów sąsiednich. Tym wymogom czyni zadość w pierwszym rzędzie wolnocłowa strefa. Mamy jednak przykłady Rotterdamu i Antwerpii, które nie posiadają wolnych portów, a w których magazyny prywatne, wyposażone we wszelkie uprawnienia naszych składów celnych publicznych względnie tranzytowych, w zupełności zaspakajają wyżej wymienione wymagania towaru konsygnowanego. Jest to jednak możliwe w państwach, gdzie w technice nadzoru celnego stosuje się daleko posunięte uproszczenia bez nieuzasadnionych rygorów i gdzie władze celne odnoszą się z zaufaniem do kupiectwa.

Ze sprawą składów łączy się zagadnienie wysokich opłat za magazynowanie. Opłaty w Gdyni są w porównaniu z zagranicznymi opłatami za wysokie. Należy sobie zdać sprawę z tego, że obecnie jeszcze zależność naszego handlu zamorskiego od pośrednictwa, osiadłego w portach zachodnio-europejskich, jest bardzo silna i że ewentualna konsygnacja w Gdyni byłaby w początkowym stadium niewątpliwie konsygnacją pochodną, t. zn., że otrzymalibyśmy ją za pośrednictwem konsygnatariuszy holenderskich, belgijskich i angielskich. W tych warunkach wydaje się dostosowanie opłat magazynowych przy towarach konsygnacyjnych do poziomu, napotykanego w portach zachodnio-europejskich, — rzeczą nieodzowną.

2) Dalszym warunkiem powodzenia interesów konsygnacyjnych jest należyte rozwiązanie sprawy kredytu i to tak pod względem prawnym jak i faktycznym. Zagadnienie kredytu warrantowego, unormowane przez nasze ustawodawstwo handlowe w postanowieniach, dot. domów handlowych (K. H. art. 647 i nast.) załatwia ten odcinek zagadnienia podobnie, jak ustawodawstwo zagraniczne. Sprawa wymaga jednakże dodatkowo specjalnego potraktowania z uwagi na przepisy dekretu Prezydenta RP. w sprawach obrotu pieniężnego z zagranicą. — Ze względu na to, iż kredyt winien być tani, muszą być w konsygnacji przyciągnięte do współpracy kapitały zagraniczne, w pierwszym rzędzie angielskie. Dlatego też należy sobie uprzytomnić, że zagraniczny kredytodawca zgodzi się na taką współpracę jedynie wtenczas, kiedy w formie autorytatywnej zapewni się jemu, iż ustalone w umowie kredytowej terminy i raty spłat kredytu będą bez jakichkolwiek przeszkód dochowywane. Odpowiedni w tym względzie przepis prawny jest nie tylko warunkiem utrzymania dotychczasowych ram kredytu zagranicznego, udzielanego niektórym z naszych importerów, ale także podstawą ich rozszerzania, co przy zainicjowaniu na większą skalę transakcyj konsygnacyjnych musiałoby nieodzownie nastąpić. W zabezpieczeniu sobie kredytów dla konsygnacyj na rynku gdyńskim będą oczywiście zainteresowani ci konsygnatariusze zagraniczni, przy których pomocy dojdą do skutku pierwsze u nas konsygnacje. To pośrednictwo należałoby wykorzystać w tym kierunku, aby utrwalić i rozszerzyć zainteresowanie naszym rynkiem ze strony finansów międzynarodowych.

Przy omawianiu powyższej sprawy wypada wskazać na warunki, stosowane przez banki angielskie, finansujące transakcje handlowe z niektórymi krajami, których finanse nie posiadają dostatecznych i pewnych podstaw realnych, jak np. z Rumunią i Litwą. Od krajów tych zażądały banki angielskie zdeponowania w Londynie odpowiednich zabezpieczeń. Wprawdzie zaufanie do polskiego rynku jest znacznie większe ze strony zagranicznych sfer handlowych. Wątpliwym wydaje się jednakże, czy jest ono tak duże, aby kupiectwo nasze, w obecnym stanie organizacji aparatu, obsługującego nasz handel zagraniczny mogło własnym wysiłkiem wpłynąć na poważniejsze zwiększenie kredytów zagranicznych w naszym handlu zamorskim.

3) Dziedzina transportu wymaga również dostosowania do potrzeb handlu konsygnacyjnego. Pomijając już sprawę o znaczeniu zasadniczym, jaką jest dalsza rozbudowa sieci naszych linij regularnych do większych rynków światowych, pragniemy zwrócić w pierwszym rzędzie uwagę na zagadnienie kosztów transportu towarów konsygnowanych w Gdyni. Jeżeli towar skonsygnowany wejdzie na rynek polski, nie będzie nastręczać specjalnych trudności zagadnienie kosztów dowozu towarów z dużych ośrodków konsygnacyjnych do Gdyni, gdyż i przy dotychczasowych formach handlu ponosi ten towar również te same koszty. Inaczej natomiast przedstawia się ta sprawa, jeżeli towar miałby być przewożony bezpośrednio z zamorskich rynków produkcyjnych do Gdyni, np. surowych skór z Kolumbii. Dla tych ce-

łów musi być nasz port „portem zasadniczym", a jeżeli pragniemy, by dowóz tych artykułów odbywał się ponadto na polskich statkach, to nieodzownym jest, aby linie polskie należały do odnośnych konferencyj morskich. W przeciwnym bowiem razie, jak to już zresztą miało miejsce, będą tak port nasz jak i linie polskie bojkotowane przez konkurencję, należącą do konferencji, a tym samym napotka sprawa bezpośrednich transportów towarów konsygnacyjnych do Gdyni na wielkie trudności.

Konsygnacja w porcie gdyńskim spełni jedynie wówczas swe zadanie, jeżeli poza obsługą polskiego rynku będziemy mieli także na uwadze handel tranzytowy z Gdyni do państw stanowiących zaplecze tego portu, tj. do Czechosłowacji, Węgier, Rumunii i krajów bałtyckich. Konsygnując towar dla celów tranzytu, stajemy odrazu przed problemem konkurencji środków przewozowych lądowych i rzecznych — jeżeli chodzi o nasze zaplecze południowe, oraz przedsiębiorstw żeglugowych obcych państw — jeżeli chodzi o kraje bałtyckie. Toteż mogliśmy stwierdzić, że konsygnatariusze zagraniczni stają na stanowisku, aby koszty tranzytu z Gdyni pod żadnym warunkiem nie były wyższe od kosztów na innych szlakach komunikacyjnych. Ten problem otwiera się przed nami z całą siłą i stwierdzić należy, że pomimo godnych uwagi posunięć w tym względzie ze strony kolei i przedsiębiorstw żeglugowych, nie jest on jeszcze należycie rozwiązany. Omawiany problem streszcza się w tym, aby łączne koszty przewozu do Gdyni drogą morską i następnie Londyn lub też powtórnie drogą morską do kraju odbiorczego nie były większe od kosztów przewozu np. z Rotterdamu lub Antwerpii do rynków, obsługiwanych dotychczas bezpośrednio z tych portów.

Omawianego problemu nie można szerzej potraktować w tym referacie z różnych przyczyn. Stwierdzamy jednakże, że wymaga on dalszych intensywnych badań ze strony wielu czynników, a przede wszystkim zorganizowania poczynań kolei, żeglugi, spedycji portowej, jako też i administracji naszego portu.

Przy tej sposobności pragniemy jeszcze w odniesieniu do żeglugi wskazać na zasadę, stosowaną przez linie okrętowe bazujące w portach skandynawskich. Przewóz towarów tranzytowych za pośrednictwem tych portów do krajów bałtyckich nie pociąga dodatkowych kosztów, gdyż zainteresowane linie, przewożąc towar np. z Antwerpii lub Rotterdamu do Kopenhagi i otrzymując następnie dyspozycje skierowania towaru do portów bałtyckich, czynią to bezpłatnie. — Prace te kompensują sobie linie okrętowe zwiększonymi ładunkami na swój port macierzysty.

4) Przejdźmy teraz do ograniczeń, napotykanych w handlu międzynarodowym w formie reglamentacji przywozu i przydziału dewiz. Te trudności podcinają w wysokim stopniu wszelkie projekty konsygnacyjne. Nie można sobie też wyobrazić, aby eksporter zagraniczny zdecydował się na zamagazynowanie swoich towarów w gdyńskich składach portowych, jeżeli z góry nie zapewni się jemu sposobu i możności ulokowania części tych towarów na rynku polskim. Czy będzie to forma przyznania konsygnatariuszowi kontyngentów przywozowych na z góry określoną część kontyngentów ogólnych, czy też zaopatrzenie pewnej części zezwoleń przywozowych klauzulą, że pozwolenia ważne są tylko do zakupów w składach konsygnacyjnych w porcie, to jest już sprawą drugorzędną. Bezwzględnie natomiast koniecznym jest powzięcie w tym względzie jasnych decyzyj przez czynniki miarodajne.

Mając zawsze na oku rozwój handlowy portu gdyńskiego, podkreślamy, że wyraźne zdecydowanie sprawy w sensie powyższym nie powinno być traktowane jako jednostronne dobrodziejstwo dla konsygnatariusza. Konsygnacja powinna być użyta do wzmożenia handlowych walorów naszego portu. Da się to osiągnąć przez uzależnienie przyznania kontyngentów przywozowych w formie bezpośredniej lub pośredniej od zobowiązania się konsygnatariusza do utrzymywania na składach gdyńskich poważnych nadwyżek, przeznaczonych na tranzyt. Z omawianą tu sprawą łączy się także odpowiednie uregulowanie przydziału dewiz. Jeżeli chodzi o transakcje gotówkowe, to niezbędne jest zsynchronizowanie wydawania zezwoleń przywozowych z przydziałem dewiz. Przy transakcjach kredytowych winien być natomiast zrealizowany postulat, podany już wyżej, przy omawianiu zagadnienia kredytowego.

5) W związku z powyższymi uwagami pragniemy również przytoczyć opinię zagranicznych domów handlowych, pracujących z rynkiem polskim przy dostawie skór surowych. Uważają one, że nakłonienie zamorskich eksporterów (n. p. argentyńskich) do skonsygnowania ich artykułu w Gdyni byłoby możliwe jedynie pod warunkiem skasowania przepisów w sprawie faktur konsularnych oraz uznania jako wystarczające świadectwa pochodzenia i sanitarnych, które wystawiane na cały transport, musiałyby być ważne także przy sprzedaży mniejszych partyj.

Powyższe zapatrywanie może mieć także, zdaniem naszym, zastosowanie do innych artykułów importowanych tak, iż byłoby wskazanym, w odniesieniu do transakcyj konsygnacyjnych, zrewidowanie dotychczas obowiązujących przepisów formalnych w przedmiocie dokumentów, wymaganych przy imporcie.

6) Jednym z warunków powstania konsygnacji w Gdyni jest także dalsza rozbudowa instytucji rzeczoznawców towarowych, w celu zapewnienia fachowej manipulacji towarem

i próbobrania, powołanie do życia rozjemstwa polubownego i arbitrażów. W tym względzie potrzebne będzie liberalne ustosunkowanie się decydujących czynników do sprawy zatrudniania w porcie fachowych sił zagranicznych do czasu wykształcenia polskich fachowców. W rozmowach z dużymi zagranicznymi domami handlowymi w Holandii i Belgii poruszał delegat naszej Izby sprawę wzajemnej wymiany fachowców zagranicznych i Polaków, kandydatów na kiperów, próbobiorców, towaroznawców itp. Uskutecznienie tej sprawy przy współpracy z wymienionymi domami handlowymi jest całkowicie realne.

Na cele rozbudowy aparatu rzeczoznawstwa w porcie potrzebne są jednakże poważniejsze fundusze, których instytucje gdyńskie, jak np. Izba Przemysłowo-Handlowa, zainteresowane banki i przedsiębiorstwa, nie będą mogły w całości pokryć. Byłoby przeto pożądane, aby sprawa ta, jako posiadająca ogólne znaczenie dla rozwoju i uporządkowania naszego handlu za granicą, była uwzględniona przez wszystkie izby przemysłowo - handlowe łącznie z Ministerstwem Przemysłu i Handlu i znalazła swoje załatwienie w postaci przyznania Izbie naszej odpowiednich środków z funduszu stypendialnego.

7) Już w uwagach ogólnych podkreślaliśmy, że rozwój transakcyj konsygnacyjnych w Gdyni posiadałby większe szanse, gdyby konsygnacje oprzeć można było o poważne domy handlowe w naszym porcie. Poruszona sprawa wymaga ze względu na swoją doniosłość obszerniejszego omówienia. Opinia zagranicy o naszym handlu importowym jest niekorzystna, a zawdzięczamy to systemowi rozdrabniania zezwoleń przywozowych. Zamawianie niewielkich partyj towaru przez poszczególnych importerów osłabia zaufanie do handlu polskiego, wywołując wrażenie o nikłości naszego rynku pod każdym względem. Ten system hamuje także proces usamodzielniania się handlu naszego, którego kontakty, jak mogliśmy stwierdzić, w nielicznych tylko wypadkach sięgają poza Hamburg, Rotterdam i Antwerpię. Panujący obecnie stan rzeczy jest również niekorzystny dla konsumentów, gdyż duże koszty handlowe, powodowane małymi transakcjami, powodują także utrzymywanie się poziomu cen artykułów importowanych na niebywale wysokim poziomie.

Mówiąc o konsygnacji i o współpracy w tym względzie z dużymi domami handlowymi portów zachodnio-europejskich, zdajemy sobie w zupełności sprawę z tego, że taka zależność może być brana pod uwagę jedynie tylko jako zapoczątkowanie konsygnacji i że należyte rozwiązanie tego problemu wymaga, aby konsygnacją w Polsce zainteresować producentów w krajach zamorskich. Znaną jest rzeczą, że kupiec dąży do prędkiego likwidowania interesów handlowych, nie mogąc zamrażać na dłuższy czas swoich kapitałów obrotowych. Te tendencje będą także wykazywały zagraniczne przedsiębiorstwa, pośredniczące między Gdynią a producentem w transakcjach konsygnacyjnych.

Droga do stworzenia dużego handlu w porcie prowadzi jedynie przez koncentrowanie w dużych domach handlowych handlu importowego i odpowiednie do tego nastawienie naszej polityki w zakresie reglamentacji przywozu. Równocześnie obranie tej drogi będzie najlepszym środkiem do wzmocnienia naszej ekspansji handlowej w zakresie eksportu. Możliwości transakcyj kompensacyjnych a nawet eksportowych za gotówkę są mimo wszelkich trudności bardzo poważne, jednakże ich wykorzystanie wymaga dużych zasobów i pracy na dalszą metę, do czego zdolne są jedynie duże przedsiębiorstwa, zasobne w środki własne i mogące pokrywać straty, powstałe przy eksporcie, korzyściami z importu. Jako dowód na słuszność naszych argumentów przytaczamy, że próby, podjęte przez holenderskie domy handlowe, w celu wykorzystania naszego kontyngentu w tekstyliach do Indyj Holenderskich w równowartości 500.000 Hfl. nie zostały dotychczas wykorzystane na skutek tego, że przemysł ten nie mógł przy obecnie stosowanych zasadach w zakresie reglamentacji przywozu osiągnąć porozumienia z importerami.

Na zakończenie powyższych uwag podajemy jeszcze główniejsze artykuły, które — zdaniem naszym — wchodzą w rachubę przy konsygnacji na rynku polskim: artykuły kolonialne, jak kawa i herbata, owoce suszone, następnie korzenie, tłuszcze techniczne, surowce olejarskie, skóry surowe, surowce włókiennicze i w nieznacznych ilościach kauczuk.

Wyżej podane warunki rozwoju konsygnacji w Gdyni są tego rodzaju, że tylko nieznaczna część ich może być zrealizowana przez prywatne czynniki gospodarcze. W dużej części konieczne jest w tym względzie współdziałanie całego samorządu przemysł.-handlowego oraz czynników administracji. Poza tym uwagi powyższe nie wyczerpały problemu tego w zupełności i byłoby wskazanym, aby sprawa stała się przedmiotem dalszych badań na podstawie uwag i wniosków, które wyłonią się w toku dyskusji na konferencjach, poświęconych temu zagadnieniu. Izba nasza, działając dla sprawy handlowego rozwoju portu gdyńskiego, pragnęła w powyższy sposób zainicjować prace nad zagadnieniem, które uważa za bardzo żywotne dla wzmocnienia naszego stanowiska w zakresie zagadnień morskich i znalezienia możliwości dla zwiększenia naszych wpływów i znaczenia w handlu międzynarodowym.

Działalność polskich towarzystw żeglugowych w r. 1936

Wszystkie cztery polskie towarzystwa żeglugowe w roku 1936 znacznie ożywiły i zwiększyły swe przewozy w porównaniu do roku poprzedniego.

Ogółem przewieziono, nie wyłączając linii palestyńskiej, oraz ruchu towarowego pomiędzy Kopenhagą a Halifaxem i Nowym Jorkiem, w roku sprawozdawczym 1.414.870 t. towarów i 3.134 bel bawełny, wobec 1.196.168 ton towarów, przewiezionych w roku 1935. Oznacza to wzrost przewozów względem roku poprzedniego o 19 procent.

Żegluga Polska S. A. przewiozła w roku sprawozdawczym ogółem 761.862 t. towarów i 3.134 bel bawełny wobec 614.228 t. towarów, przewiezionych w roku 1935. Z tej ilości przypadło na linie regularne 314.081 ton (1935: 221.640 t.) i na trampy 447.781,5 ton i 3.134 bel bawełny, wobec 392.588 t. towarów w roku poprzednim. Wzrost ruchu na liniach regularnych (prawie 42 procent) był znacznie większy aniżeli na trampach, których ruch zwyżkował o 13 procent. Ta różnica przyrostu na korzyść linij regularnych jeszcze się zwiększy, o ile się uwzględni zaliczenie do żeglugi trampowej pracy statków „Wisła" i „Kraków", które kursowały w roli pionierów przyszłych lub już istniejących linij regularnych do Południowej i Centralnej Ameryki: tu należy również sezonowa praca zimowa trampów na niestałej jeszcze linii Żeglugi Polskiej z Gdyni do Hiszpanii.

Trampy Żeglugi Polskiej coraz więcej służą do wyręczania statków linij regularnych jak i do badania nowych dróg, poza tym trampy wykonują kontraktowe przewozy rudy szwedzkiej do Gdańska i ostatnio kostki granitowej ze Szwecji do Gdyni, w ilościach dziesiątków tysięcy ton, przewozy zaś rudy nawet przekroczyły 100 tysięcy ton. O ile kontraktowe przewozy dały gros przewozów trampów, to jednak przewozy pionierskie na zapoczątkowanych liniach dały większą rozmaitość pozycyj, a przy tym wartościowszych towarów, dających odpowiednio wyższe frachty.

Proces szybkiego rozwijania (w sensie rozszerzania połączeń i ich intensyfikacji) regularnej żeglugi w Żegludze Polskiej S. A. jeszcze jak widać się *nie zakończył*, ani nawet nie osłabł. W eksporcie przewieziono na liniach 187.148 t. towarów (1935: 123.541 t.), w imporcie 111.507 t. (1935: 93.347 t.) w przewozach międzyportowych i tranzycie 15.426 t. (1935: 4.752 t.)

Z poszczególnych linij Żeglugi Polskiej na pierwszym miejscu należy postawić połączenia z Antwerpią i Rotterdamem, na których ku końcowi roku zarysowało się dalsze zwiększenie częstotliwości odjazdów. Najpierw został zafrachtowany dla linii rotterdamskiej szwedzki s/s „Viksten", a następnie dla linii Gdynia — Gdańsk — Antwerpia dwa statki norweskie s/s „Sollund" i s/s „Sado". W ten sposób na obu liniach razem Żegluga Polska obecnie ma w stałym ruchu 7 statków, w tym 4 polskie i 3 zafrachtowane.

Na linii lewantyńskiej, utrzymywanej wspólnie ze Svenska Orient Linien, nastąpiło w kwietniu podniesienie bandery na pierwszym polskim statku tej linii — m/s „Lewant". Jest to równocześnie trzeci liniowy motorowiec polskiej marynarki handlowej i pierwszy na liniach wód europejskich. Równocześnie oddano właścicielom zafrachtowaną s/s „Sarmację" i w zamian zafrachtowano motorowiec „Hemland", który otrzymał nazwę „Lechistan". Oba statki więc, eksploatowane obecnie przez Żeglugę Polską, są motorowcami.

Na liniach bałtyckich: najstarszej — do Tallinna i Helsinek, utrzymywanej wspólnie z Finska Angfartygs A. B. z odjazdami raz w tygodniu z Gdyni i Gdańska, oraz wschodnio-szwedzkiej utrzymywanej zafrachtowanymi statkami szwedzkimi i norweskimi „Runa", „Tora" i ostatnio s/s „Urd" z odjazdami 14-dniowymi zachowana była przez cały rok ścisła regularność ruchu. Linia zachodnio-szwedzka utrzymywana była szwedzkim s/s „Blenda" z odjazdami 14-dniowymi, również z zachowaniem pełnej regularności. Na linii wschodnio - bałtyckiej, do portów łotewskich i Kłajpedy, kursowały kolejno statki „Falken", „Pionier I", „Anna Greta" i „Birma", w odstępach również dwutygodniowych. Na nowych liniach bałtyckich szczególnie się daje odczuwać brak odpowiedniego tonażu, zwłaszcza dla zimowej pory roku. Toteż dla tych linij głównie przeznaczone są zamówione u Crightona w Abo 2 motorowce po 1.000 t. nośności każdy, o wzmocnieniach przeciwlodowych.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły towarów eksportowych 249.023 ton (1935: 260.947 t.) importowych 180.467,5 ton i 3.134 bel bawełny (1935: 123.108 t.), i między portami zagranicy przewieziono 18.291 t. (1935: 8.533 t.) Godny uwagi jest wyjątkowo duży wzrost przewozów importowych na trampach, co jest w pierwszym rzędzie skutkiem wykonywania przez statki kontraktów na przewozy wielkich ilości rudy i kamienia brukowego (kostki granitowej).

Z poszczególnych towarów wywieziono na trampach: węgla 130.012 t. (1935: 221.495 t.), koksu 33.901 t. (2.820 t.), zboża 22.480 t.

(7.950 t.), kainitu 5.512 t. (14.712 t), drobnicy 4.471 t. (3.047 t.), drzewa 4.064 t. (4.213 t.), żelaza 2.799 t. (0), siarczanu amonu 2.584 t. (5.110 t.), cukru 1.000 t., nitratu 200 t. Grupa węgla i koksu, jak widać, nieco zmalała w przewozach trampów Żeglugi Polskiej.

Z przywozu przypadło na rudę 112.083 t. (1935: 98.635 t.), tomasynę 38.036 t. (11.900 t.). złom 6.686 t. (7.337 t.), kostkę granitową 13.739 t. (0), quebracho 4.439 t. pomarańcze i cytryny 1.749 t. (2.187 t.), kawę 1.355 t., orzechy palmowe 507 t., siemię lniane 393 t., kukurydzę 240 t.. bawełnę 431 t. i 3.134 bel. wełnę 185 t., skóry 470 t., drobnicę 116 t.. kakao 16 t.

Między portami zagranicy przewieziono: kukurydzy 6.720 t., koksu 4.433 t., rudy 2.702 t., węgla 2.686 t., pomarańcz i cytryn 1.236 t., drobnicy 514 t., wobec 8.027 t. rudy i 306 t. pomarańcz w roku 1935.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 108.117 t. towarów wobec 91.268 t. towarów przewiezionych w roku 1935. Jest to rekordowy wzrost przewozów, gdyż w poprzednich latach przewozy trzymały się na stałej wysokości i zwyżkowały w r. 1935 względem roku 1934 zaledwie o 1 procent. Na liniach angielskich przewieziono 106.919 t. towarów (1935: 89.866 t.), pozostałe 1.198 t. — pomiędzy Gdynią a Havre, Dunkierką, Cherbourgiem i Antwerpią — na linii przeznaczonej głównie dla przewozu emigrantów.

Eksport na liniach angielskich wyraził się liczbą 70.680 t. (1935: 61.741 t.), w tym do Londynu 35.068 t. i 495 koni (przez Gdynię 29.272 t. i wszystkie konie i przez Gdańsk 5.790 t.) i do Hull 35.612 t. i 144 koni (przez Gdynię 19.838 t. i wszystkie konie i przez Gdańsk 15.774 t.)

Importowano na liniach angielskich 36.239 t. (1935: 28.125 t.). w tym z Londynu 15.295 t. (do Gdyni 13.358 t. i do Gdańska 1.937 t.) i z Hull 20.944 t. (do Gdyni 18.778 t. i do Gdańska 2.166 t.)

Jak z powyższego widać specjalnością portu gdańskiego pozostaje nadal eksport do Hull: rozchodzi się tu, oczywiście w pierwszym rzędzie o eksport drzewa i wyrobów z drzewa.

Linia Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe w roku sprawozdawczym ogromnie rozszerzyły swa działalność. Prócz linij istniejących, — północno-amerykańskiej i palestyńskiej. uruchomiono linię południowo-amerykańską z początkiem roku, i w końcu roku — linię meksykańską, — tą ostatnią na razie statkami zafrachtowanymi.

Lecz również na linii południowo-amerykańskiej oprócz „Pułaskiego“ z pierwszym odjazdem w lutym, „Kościuszko“ z pierwszym odjazdem na jesieni, po zakończeniu sezonu wycieczek letnich i „Wisły“, która służyła do komunikacji wyłącznie towarowej, zafrachtowano szereg statków obcych, których maklerem była firma Rothert & Kilaczycki. W ostatnim czasie odczuwane są trudności zafrachtowania odpowiedniego tonażu dodatkowego. W ruchu pasażerskim statki odjeżdżają z pełnym kompletem emigrantów. W tych dniach już nastąpiło zamówienie dwóch nowych statków dla tej linii.

Wszystkie statki towarzystwa G. A. L. Ż. przewiozły razem w r. 1936 — 73.309 t. towarów, wobec 33.105 t. towarów przewiezionych w roku poprzednim.

Na linii północno - atlantyckiej w roku sprawozdawczym ilość podróży zwiększyła się z 28 w latach poprzednich do 38. Ilość przewiezionych pasażerów zwiększyła się o 93,7 procent, gdyż przewieziono ich 14.841, wobec 7.658 w roku 1935.

Ładunku przewieziono do Ameryki 32.229 t. (1935: 10.718 t.) i z Ameryki 9.359 ton (1935: 8.790 t.) Wzrost przewozów towarowych wynosi zatem w eksporcie i imporcie razem — 113,1 procent. Poczty przewieziono, licząc według ilości worków, więcej o 33,2 procent, aniżeli w roku poprzednim.

Na linii południowo - amerykańskiej przewieziono pasażerów do Ameryki 5.881 t. i z Ameryki 350. Towarów wywieziono 10.3 tysięcy ton, z Ameryki Południowej przywieziono 10,2 tys. ton.

Na linii palestyńskiej przewozy się zmniejszyły w związku z rozruchami w Palestynie i ograniczeniem imigracji. Przewieziono ogółem 20.392 pasażerów (1935: 27.909) i 11.221 t. towarów (1935: 13.597 t.)

Na linii meksykańskiej pierwszy odjazd nastąpił w grudniu (duński statek „P. N. Damm“).

Polsko - Skandynawskie Towarzystwo Transportowe (Polskarob) przewiozło na swych czterech „Roburach“ 471.581,5 t. węgla, w tym 5.448,5 t. węgla między portami zagranicznymi. Jest to rezultat znacznie lepszy niż w roku poprzednim, kiedy przewieziono 437.567 ton, w tym 10.623 t. węgla zagranicznego.

Odbyto podróży 168 (1935: 164) i przebyto ogółem 144.680 mil morskich wobec 137.508 mil w roku poprzednim. Węgiel poszedł do: Szwecji 300.061,5 t., Norwegii 128.657 t., Danii 8.248,5 t., Holandii 14.241 t. i do Belgii 20.373,5 ton. Przewieziono przez Gdynię 463.333 t. węgla, przez Gdańsk 2.800 t. i pomiędzy obcymi portami 5.448,5 ton. *KLT.*

Ruch budowlany w Gdyni w r. 1936.

Ruch budowlany w Gdyni w roku 1936 był bardzo intensywny, intensywniejszy, niż w roku 1934. mniejszy jednak, aniżeli w roku 1935.

W okresie kilku ostatnich lat budownictwo w Gdyni przedstawia się następująco (Źródło — Referat Statystyczny Komisariatu Rządu w Gdyni):

Tabl. 1. Ruch budowlany w Gdyni.

Rok	liczba budynków	kubatura w 1000 m^3	koszt budowy w mil. zł
budynki rozpoczęte			
1932	166	176	6 767
1933	337	259	7 046
1934	318	376	10 114
1935	662	818	26 974
1936	463	421	11 724
budynki zakończone			
1932	132	227	11 250
1933	154	87	2 634
1934	228	189	5 263
1935	443	327	9 253
1936	411	313	8 472

Z tablicy 1 zaobserwować możemy w roku 1935 spadek ruchu budowlanego, szczególnie, jeżeli weźmiemy pod uwagę budynki rozpoczęte. Zahamowanie ruchu budowlanego tłumaczy się częściowo stosunkowo niższą kwotą pożyczek budowlanych, poza tym trzeba wziąć pod uwagę, że w roku 1935 rozpoczęto specjalnie wielkie budowle, stąd tak wysoka kubatura i koszt budowy.

Ruch budowlany na terenie gdyńskim przedstawia specjalną atrakcję gospodarczą. warto więc zapoznać się z nim bardziej szczegółowo.

Rozpatrywać zagadnienie będziemy w różnych relacjach, jak budynki rozpoczęte i zakończone, mieszkalne i przemysłowe, stałe i prowizoryczne, murowane i drewniane. przy czym uwzględnimy liczbę budynków, kubaturę, koszt budowy, liczbę mieszkań, izb mieszkalnych i niemieszkalnych. wreszcie miejsce położenia budynków, czyli dzielnice Gdyni.

Budynki rozpoczęte w ogólnym zestawieniu przedstawia nam tablica 2.

Tabl. 2. Budynki rozpoczęte w roku 1936.

Wyszczególnienie	mieszkalne			przemysłowe		
	liczba	kubatura 1000 m^3	koszt w 1000 zł	liczba	kubatura 100 m^3	koszt 1000 zł
Ogółem	**438**	**398**	**10 639**	**24**	**21**	**252**
stałe	**167**	**346**	**10 112**	**8**	**13**	**184**
murowane	167	346	10 112	8	13	184
drewniane	—	—	—	—	—	—
prowizoryczne	**271**	**52**	**527**	**16**	**8**	**68**
murowane	170	34	260	4	1	8
drewniane	101	18	267	12	7	60

Uwaga: Prócz tego rozpoczęto budowę szpitala o kubaturze 22 tys. m^3, koszt budowy wg kosztorysu 833 tys. złotych.

Widzimy, że powstaje duża ilość małych domów prowizorycznych murowanych i drewnianych. Komisariat Rządu widzi siebie zmuszonym do wydawania zezwoleń na budowę tanich domów w określonych punktach miasta z zastrzeżeniem ich tymczasowości do 3 wzgl. 5 lat. Przyczyną tej polityki jest brak dostatecznej ilości mieszkań w Gdyni, dostępnych dla rodzin mniej zamożnych.

Obok stwierdzenia faktu wybudowania pewnej ilości domów na terenie wielkiej Gdyni, ze względu na rozległy teren miasta, jako też różniącą się fizjonomię dzielnic, warto zobrazować rozwój budownictwa w poszczególnych dzielnicach z podziałem na dwie zasadnicze grupy: budynki stałe i prowizoryczne. Weźmiemy pod uwagę tylko budynki mieszkalne, przemysłowe budynki nie mają stosunkowo większego znaczenia (budownictwo na terenie portu nie jest przez nas ujęte).

Tabl. 3. Budynki mieszkalne rozpoczęte w roku 1936 według dzielnic.

Dzielnice	Budynki stałe				Budynki prowizoryczne			
	domów	miesz-kań	izb		domów	miesz-kań	izb	
			mieszkań	niemiesz.			mieszkań	niemiesz.
Ogółem	167	988	2681	1151	271	502	1084	85
Śródmieście	15	180	519	158	—	—	—	—
Kamienna Góra	11	58	204	59	—	—	—	—
Grabówek	22	211	509	270	54	94	209	7
Oksywie	21	70	209	106	2	2	5	1
Obłuże	—	—	—	—	4	13	38	9
Cisowa	—	—	—	—	3	6	12	—
Chylonia	16	95	229	112	168	314	649	4
Demptowo	—	—	—	—	1	2	4	—
Działki Leśne	17	83	231	111	—	—	—	—
Witomino	6	21	54	34	—	—	—	—
Redłowo	24	88	312	130	—	—	—	—
Orłowo	13	89	187	72	—	—	—	—
Mały Kack	22	93	227	99	39	71	166	64

Tablica 3 daje charakterystykę kierunków rozwoju budownictwa gdyńskiego. W dalszym ciągu zabudowuje się budynkami stałymi Śródmieście, Kamienna Góra, Działki Leśne, Orłowo. Niektóre dzielnice zaczynają się rozbudowywać — są to Oksywie, Chylonia, Redłowo, Mały Kack. Jeżeli chodzi o budynki prowizoryczne, głównie skoncentrowały się one w Chylonii, na Grabówku i Małym Kacku.

Interesującą jest kwestia wielkości budynków, mierzonych kubaturą, liczbą mieszkań i izb. Otóż wielkość przeciętna budynków rozpoczętych stałych w Śródmieściu mierzy się cyfrą 5.438 m^3, na Kamiennej Górze rozpoczęte budynki są znacznie mniejsze — średnia wielkość wynosi 2.282 m^3 w Orłowie średnia wielkość wynosi 1.877 m^3 na Redłowie — 1.725 m^3, w Działkach Leśnych — 1.624 m^3. Budynki stałe, wznoszone w innych dzielnicach są znacznie mniejsze, np. na Grabówku mają przeciętnie po 972 m^3, na Oksywiu — 944 m^3, w Chylonii — 332 m^3, w Małym Kacku — 544 m^3. Średnia kubatura budynków prowizorycznych trzyma się w pobliżu 200 m^3.

Inną miarą wielkości budynków jest brak mieszkań w budynku i izb mieszkalnych. W Śródmieściu w budynkach stałych przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 12, izb mieszkalnych 35. W innych dzielnicach zarówno liczba mieszkań, jak liczba izb jest mniejsza, a mianowicie: Kamienna Góra — mieszkań 5, izb — 19; Grabówek — mieszk. 10, izb 23: Oksywie — mieszk. 3, izb 10; Chylonia — mieszk. 6, izb 14; Działki Leśne — mieszk. 5, izb 14; Redłowo — mieszk. 4, izb 13; Orłowo — mieszk. 7, izb 14; Mały Kack — mieszk. 4, izb 10.

Wielkość mieszkań i izb w budynkach rozpoczętych prowizorycznych wynosi średnio 2 mieszkania, 4 izby.

Dla zakończenia całokształtu obrazu warto przedstawić mieszkania według liczby izb. Na ogólną liczbę 988 mieszkań w budynkach stałych rozpoczętych jest: jednoizbowych 117, dwuizbowych (pokój z kuchnią wzgl. dwa pokoje bez kuchni) — 343, trzyizbowych — 331, czteroizbowych — 143, pięcioizbowych — 28, sześcioizbowych — 18, siedmio i więcej izbowych — 8.

W budynkach prowizorycznych znajdują się najwyżej mieszkania czteroizbowe, a liczba mieszkań według izb przedstawia się następująco: na ogólną liczbę mieszkań w budynkach prowizorycznych wynoszącą 504, jednoizbowych mieszkań 5, dwuizbowych — 428, trzyizbowych — 62, czteroizbowych — 9.

Przejdźmy do drugiej części zagadnienia — budynków zakończonych w roku 1936. Liczby ogólne, dotyczące budynków zakończonych w latach poprzednich umieszczone zostały w tablicy 1. Stan zaś budynków zakończonych z podziałem na stałe i prowizoryczne, murowane i drewniane, mieszkalne i przemysłowe podaje tablica 4:

Tabl. 4. Budynki zakończone w roku 1936.

Wyszczególnienie	mieszkalne			przemysłowe		
	liczba	kubatura 1000 m³	koszt 1000 zł	liczba	kubatura 1000 m³	koszt 1000 zł
Ogółem	398	307	8.408	13	6,1	64
stałe	129	253	7.750	3	2,6	16
murowane	120	251	7.691	1	0,1	2
drewniane	9	2	59	2	2,5	14
prowizoryczne	269	54	658	10	9,5	48
murowane	52	15	167	1	0,3	2
drewniane	217	39	491	9	3,2	46

Z tablicy tej widzimy, że zakończono przeszło dwukrotnie więcej budynków prowizorycznych, niż stałych. Powód rozwoju budownictwa prowizorycznego omówiono wyżej.

Podobnie, jak w odniesieniu do budynków rozpoczętych przedstawimy kształtowanie się budownictwa mieszkaniowego w poszczególnych dzielnicach wielkiej Gdyni w tablicy 5 poniżej:

Tabl. 5. Budynki mieszkalne zakończone w roku 1936 według dzielnic.

Dzielnice	Budynki stałe				Budynki prowizoryczne			
	domów	mieszkań	izb		domów	mieszkań	izb	
			mieszkań	niemiesz.			mieszkań	niemiesz.
Ogółem	**129**	**568**	**1.882**	**801**	**269**	**470**	**1.015**	**35**
Śródmieście	18	161	548	231	—	—	—	—
Kamienna Góra	16	55	202	92	—	—	—	—
Grabówek	10	46	139	62	103	175	378	10
Oksywie	15	55	179	86	—	—	—	—
Obłuże	—	—	—	—	—	—	—	—
Cisowa	1	5	15	6	24	41	85	—
Chylonia	8	44	142	13	109	196	423	4
Demptowo	—	—	—	—	8	13	27	—
Działki Leśne	27	116	373	166	—	—	—	—
Witomino	7	7	21	7	2	3	5	—
Redłowo	4	4	16	6	—	—	—	—
Orłowo	13	39	134	77	—	—	—	—
Mały Kack	10	36	113	55	23	42	97	21

Rozpatrzmy wielkość budynków w poszczególnych dzielnicach. Budynki stałe są największe w Śródmieściu. Przeciętna wielkość budynku zakończonego w Śródmieściu wynosi 5.183 m³, podczas gdy w innych dzielnicach jest mniejsza, a mianowicie (w m³): Kamienna Góra — 1.869, Grabówek — 1.630, Oksywie — 1.553, Chylonia — 1.775, Działki Leśne — 1.652, Redłowo — 425 (małe domki 1.730), Orłowo Morskie — 1.208, Mały Kack — 1.120.

Przeciętna wielkość budynków prowizorycznych wynosi 200 m³, mniej więcej jednakowo we wszystkich dzielnicach.

Jeżeli chodzi o wyrażenie wielkości budynku liczbą mieszkań i izb mieszkalnych, to również góruje Śródmieście. W domach stałych, zakończonych w Śródmieściu przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 9, izb 30. W nowych dzielnicach mniej, a mianowicie: Kamienna Góra — mieszk. 3, izb 13: Grabówek — mieszk. 5, izb 14: Oksywie — mieszkań 4, izb 12: Chylonia — mieszk. 6, izb 18; Działki Leśne — mieszk. 4, izb 14; Redłowo — mieszk. 1, izb 4: Orłowo — mieszk. 3, izb 10, Mały Kack — mieszk. 4, izb 11.

W budynkach prowizorycznych zakończonych, w roku 1936 przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 2, izb w budynku — 4.

Podobny stosunek wypada dla wszystkich dzielnic.

Wreszcie liczba mieszkań według liczby izb przedstawia się następująco: W budynkach stałych — na ogólną liczbę mieszkań 568, znajduje się mieszkań jednoizbowych 43, dwuizbowych 102. trzyizbowych 167, czteroizbowych 164, pięcioizbowych 77, sześcioizbowych 13; siedmio i więcej izbowych — 2.

W budynkach zakończonych prowizorycznych na ogólną liczbę mieszkań 470, jednoizbowych jest 14, dwuizbowych — 371, trzyizbowych — 81 i czteroizbowych — 4.

W ten sposób omówiliśmy sytuację budownictwa mieszkaniowego i przemysłowego na terenie Gdyni w roku 1936.

Nowy rok 1937 niewątpliwie okaże się okresem intensywnej rozbudowy Gdyni, wciąż wzrastającej w liczbę mieszkańców.

Bolesław Polkowski, KEM.



WICEPREZES IZBY DR WŁADYSŁAW SMOLEŃ U PANA WOJEWODY POMORSKIEGO.

W dniach 14 i 15 marca Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz przebywał w Gdyni na inspekcji.

W drugim dniu pobytu w godzinach popołudniowych Pan Wojewoda Raczkiewicz przyjął na audiencji Urzędującego Wiceprezesa naszej Izby dr. Władysława Smolenia, który w zastępstwie chorego Prezesa Izby p. Stanisława Tora, poinformował Pana Wojewodę o zagadnieniach, będących przedmiotem prac Izby.

W tym samym dniu Pan Wojewoda Raczkiewicz rewizytował Wiceprezesa dr. Smolenia. —

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI

Roczne Walne Zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni odbyło się w dniu 17 III 1937 r. z pełnym udziałem wszystkich członków resp. delegatów pod przewodnictwem członka honorowego Rady p. prezesa Juliana Rummla.

Sprawozdanie z rocznej działalności Rady dał p. p. prezes Korzón, podkreślając, że rok 1936 stał w porcie gdyńskim pod znakiem 3 wielkich zagadnień: zagadnienia inwestycyjnego, zagadnienia reformy administracji portu i zagadnienia dewizowego.

P. prezes Korzón, analizując tło sytuacji, na którym odbywała się działalność organizacyjna Rady, szczególnie podkreślił pozytywny stosunek do zagadnień gdyńskich polskich władz dewizowych, co oszczędziło Gdyni perturbacyj, które są na ogół tak częstym zjawiskiem przy objęciu nowymi zasadami administracyjno - gospodarczymi pewnej dziedziny. Wprowadzenie reglamentacji dewizowej, dzięki zrozumieniu zagadnienia morskiego przez władze dewizowe, spowodowało, że ta przemiana warunków pracy żeglugi i portu nie nastręczyła dotychczas żadnych szczególnych trudności ruchowi portowemu i wyraził, opierając się na dotychczasowych pozytywnych doświadczeniach w stosunku do potrzeb żeglugi i portu, przekonanie, że i w roku następnym odcinek dewizowy nie będzie czynnikiem hamującym, racjonalną pracę naszego portu.

O ile chodzi o zagadnienie inwestycyj portowych oraz kolejowych w porcie wzgl. w związku z portem w Gdyni, to podkreślił p. prezes Korzón, że istnieje nadal ciągle jeszcze stan ich niedorozwoju, a przecież dostatecznie zainwestowany port i dostatecznie rozbudowany węzeł kolejowy w porcie stanowią podstawę racjonalizacji normalizacji pracy portu na wszystkich jego odcinkach. — Ten problem jest nadal otwarty i będzie stanowił w bieżącym roku jedno z głównych zainteresowań Rady Interesantów Portu.

Omówiwszy następnie inne odcinki pracy organizacyjnej, a m. in. sprawy robotnicze, podkreślił p. prezes Korzón, że w roku 1936 Rada — poza swoją normalną działalnością wydawniczą — wydała jeszcze pracę p. dr Bolesława Kasprowicza, opartą na materiałach, które są przedmiotem badań biura Rady Interesantów Portu.

W dyskusji nad sprawozdaniem p. dyr. Dembiński podziękował p. prezesowi Korzónowi w imieniu członków Rady szczególnie za jego owocną działalność przy uregulowaniu spraw dewizowych portu i żeglugi.

W wyborach do władz Rady Interesantów Portu przeszedł Zarząd w prawie niezmienionym składzie.

Na prezesa wybrano ponownie po raz 7 p. konsula generalnego inż. Napoleona Ko-

rzona, na wiceprezesów pp. konsula Feliksa Kollata i konsula Lucjana Byczkowskiego.

Dyrektorem Rady jest od czasu jej powstania p. konsul dr Bolesław Kasprowicz.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH W GDYNI.

W dniu 17 marca odbyło się doroczne Walne Zebranie Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni.

Po wysłuchaniu sprawozdania z działalności Związku w roku 1936 i po udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi Walne Zebranie wyraziło uznanie i podziękowanie dotychczasowemu Prezesowi Związku Radcy naszej Izby p. Andrzejowi Cienciale za jego owocną pracę dla organizacji w ciągu 5 lat prezesury.

W związku z rezygnacją p. Radcy Cienciały z kandydowania na stanowisko Prezesa, Walne Zebranie obrało na Prezesa Związku Radcę naszej Izby p. Juliana Rummla właściciela firmy maklerskiej Rummel & Burton. Do Zarządu Związku wybrani zostali pp. Andrzej Cienciała jako wiceprezes, oraz pp. Czesław Raczewski, Lars Svendsen. dr Stanisław Darski i radca naszej Izby Witold Jasiński.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI MAGAZYNÓW PORTOWYCH.

Związek Właścicieli Magazynów Portowych w Gdyni odbył w dniu 12 marca br. swe doroczne walne zebranie.

Po zatwierdzeniu sprawozdania z prac Związku w roku 1936 i po udzieleniu absolutorium dotychczasowemu Zarządowi Walne Zebranie dokonało wyboru członków Zarządu na rok bieżący.

Obrani zostali na Prezesa Związku p. Teodor Dembiński, zaś na członków Zarządu pp. dr Stanisław Darski, Władysław Gieysztor, Witold Jasiński, Franciszek Marszał i Ludwik Rotstat.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

Statki polskiej floty handlowej (z wyjątkiem linii palestyńskiej i przewozów pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną na linii Gdynia — Ameryka) przewiozły ogółem 112.595,5 ton towarów, wobec 97.622,5 ton przewiezionych w lutym 1936 roku. Wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku wynosi więc przeszło 15 procent. Zaznaczyć wypada, że już luty 1936 roku dał wyjątkowo wysoką liczbę przewozów, gdyż w dwu poprzednich latach przewozy w lutym trzymały się na poziomie 65 tys. ton.

Z powyższej ilości przewiezionych towarów — 77.048,5 t. było towarów eksportowych (II 1936: 78.334,5 t.), importowych 28.584 ton (II 1936: 12.582 t.), w tranzycie morskim 928 t. i w przewozach między portami zagranicy 6.035 t. (II 1936: tranzytowych i między portami zagranicy 6.686 t.) Przyrost więc ogólny przewozów zawdzięczać należy wyłącznie zwiększeniu przewozów importowych, a wobec poprzedniej dużej przewagi eksportu nad importem stan obecny, z uwagi na ekonomiczność eksploatacji floty towarzystw, należy uważać za pomyślniejszy. Po odliczeniu bowiem przewozów na statkach firmy Polskarob — 36.381,5 t. węgla wyłącznie eksportowego, otrzymamy ładunków eksportowych na pozostałych towarzystwach — 40.387 t., co wskazuje na zbliżone już do wyrównania ilości ładunków eks- i importowych na statkach polskich.

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 63.147 t. towarów, wobec 48.448 t. przewiezionych w lutym 1936 roku. Z ilości tej przypadło na eksport 32.725 t. (II 1936: 32.278 t.), na import 23.459 t. (II 1936: 32.278 t.), na tranzyt morski 928 t. i na przewozy między portami zagranicy 6.035 t. (II. 1936: tranzyt i przewozy zagraniczne 6.686 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 39. 151 t. towarów, wobec 26.499 t. przewiezionych w lutym poprzedniego roku. W tym eksportu było 22.813 t. (II 1936: 16.373 t.), importu 13.819 t. (II 1936: 9.274 t.), tranzytu morskiego 928 t. (II 1936: tranzytu 849 t.), przewozów zagranicznych 1.591 t. (II 1936: nie było). Na liniach Żeglugi Polskiej daje się zauważyć dość równomierny wzrost ilości ładunków we wszystkich grupach przewozów.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 23.996 t. towarów (II 1936: 21.952 t.) w tym eksportowych 9.996 t. (II 1936: 15.905 t.), importowych 9.640 t. (II 1936: 210 t.), między portami zagranicy 4.444 t. (II 1936: 5.837 t.) Trampy więc w lutym br. przewiozły mniej towarów eksportowych, znacznie więcej importowych i nieco mniej towarów w przewozach między portami zagranicy. Wywieziono z Polski 6.180 t. węgla (14.680 t.), 3.732 t. koksu (1.225 t.), przywieziono kostki granitowej 5.565 t., tomasyny 2.750 t., pomarańcz 1.325 t. (II 1936: tylko pomarańcz i cytryn 210 t.), między portami zagranicy: cukru 2.490 t., koksu 1.954 t. (II 1936: rudy 2.702 t., koksu 2.233 t., pomarańcz i cytryn 902 t.)

W lutym br. wyjątkowo nie było ani jednego przyjazdu lub odjazdu trampów-pionierów dalekich linij, z wyjątkiem ruchu trampów na sezonowej linii hiszpańskiej: tym się tłumaczy mniejsza niż zwykła rozmaitość specyfikacji towarowej dla grupy statków trampów.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 7.664 t. towarów wobec 7.442 ton w lutym ub. roku, prócz tego wywieziono 72 konie (63 konie). Na eksport przypadło 4.542 t. (II 1936: 4.755 t.), na import 3.122 t. (II 1936: 2.687 t.) Na linii Gdynia — Havre, przeznaczonej dla przewozu emigrantów, jak i poprzednio ruch towarowy był nieznaczny:

86 t. (99 t.), w tym w eksporcie 42 t. (19 t.), w imporcie 44 t. (80 t.) Na obu liniach angielskich przewieziono 7.578 t. (II 1936: 7.343 t.), w tym w eksporcie 4.500 t. (4.736 t.) i w imporcie 3.078 t. (2.607 t.)

Do Londynu wyeksportowano 1.842 t. i 28 koni, w tym z Gdyni 1.266 t. i wszystkie konie, z Gdańska 576 t. Do Hull wyeksportowano 2.658 t., w tym z Gdyni 1.241 t. i 44 konie, z Gdańska 1.417 t. Przywieziono towarów: z Londynu 1.397 t., w tym do Gdyni 1.140 t., do Gdańska 257 t., z Hull 1.681 t., w tym do Gdyni 1.456 t., do Gdańska 225 t.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A., z wyjątkiem linii palestyńskiej przewiozły 1.258 pasażerów i 5.403 t. towarów (II 1936: 1.391 pasażerów i 2.869 t. towarów). Przewozy pasażerów więc mało się zmieniły, natomiast wzrosła prawie dwukrotnie ilość przewiezionych towarów.

Rzecz ciekawa, że powyższa charakterystyka dotyczy w równej mierze obu składowych części ogólnego ruchu, to znaczy linii północno-amerykańskiej i linii południowo-amerykańskiej, dopiero otwartej w końcu lutego ubiegłego roku: przewieziono bowiem na linii Gdynia — Halifax — Nowy York w lutym br. 395 pas. i 2.970 t. ładunku (II 1936: 461 pasażerów i 1.611 t. ładunku), na linii Gdynia — Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires — 863 pasaż. i 2.433 t. ładunku (II 1936: 930 pas. i 1.258 t. ładunku).

W lutym br. było po jednym odjeździe i jednym przybyciu statku na obu liniach. W lutym ub. roku brakowało tylko jednego przyjazdu, gdyż na linii południowo-amerykańskiej dopiero wyruszał w drogę pierwszy statek.

Na obu liniach na ogół przeważa ruch wyjściowy nad wejściowym: przewieziono w kierunku obu Ameryk 1.126 osób i 3.400 t. towarów, w kierunku z obu Ameryk 132 pasażerów i 2.003 t. towarów. Na linii północno-amerykańskiej zaokrętowano 292 pas. i załadowano 2.200 t. ładunku, przyjechało 103 pas. i wyładowano 770 t. towarów.

Na linii południowo-amerykańskiej było na wyjściu 834 pasażerów i 1.200 t. ładunku, na wejściu 29 pasażerów i 1.233 t. ładunku.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły ogółem w lutym 36.381,5 t. węgla, wyłącznie eksportowego, w tym 30.661,5 t. przez Gdynię i 5.720 t. przez Gdańsk. Węgla wywieziono do Szwecji 21.524,5 t. (II 1936: 26.508,5 t.), do Norwegii 9.500 t. (9.535 t.), do Belgii 2.580 t. (2.793,5 t.), do Holandii 2.777 t. (II 1936: nie było). Lekkie zmniejszenie przewozów tłumaczy się mniejszą o 1 ilością podróży (13 wobec 14 w lutym ub. r.), wynikającej ze zmniejszenia przewozów do bliskiej Szwecji i pojawieniem się jednego eksportu z przeznaczeniem dalszym — do Holandii.

Zwiedzono porty: Limhamn (3-krotnie), Göteborg (2-krotnie), oraz Malmö, Slite, Amsterdam, Gandawę, Stockholm, Slemmestad, Tofte i Oslo.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM BR.

W miesiącu lutym br. urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 17.362 minut 40 z zużyciem prądu 114.230 kWh. Przeładowano 217.261 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w roku bieżącym 146,5; w roku ubiegłym 85,3; przyrost wynosi zatem 61,2.

ROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU KSIĘGOWYCH W POLSCE ODDZIAŁ W GDYNI.

Dnia 14 bm. odbyło się roczne walne zebranie oddziału gdyńskiego Związku Księgowych w Polsce.

Sprawozdanie z działalności Zarządu za rok 1936 zdał p. M. Pacoszyński. W tym czasie Związek zdołał umocnić podstawę swojego istnienia. Związek liczy obecnie 56 członków i posiada własny lokal przy ulicy Abrahama 9. Związek zamierza uruchomić poradnię zawodową oraz biuro przepisywań na maszynie. W ciągu dwuletniego istnienia Związku na terenie Gdyni zdołano zorganizować bibliotekę zawodową, składającą się z kilkudziesięciu tomów literatury fachowej. — Przy Związku istnieje wydział pośrednictwa pracy, który w ubiegłym roku wyjednał posady dla wielu członków.

Na przewodniczącego Zarządu w tajnym głosowaniu wybrano na rok bieżący dotychczasowego przewodniczącego, p. M. Pacoszyńskiego. Poza tym do Zarządu zostali wybrani: pp. Edward Albiński, Jerzy Berlin, Czesław Jezierski, Jan Knabe, Tadeusz Krukowski, Jan Lachmanowicz, Ryszard Świerczyński i Marian Witkowski, do komisji rewizyjnej ponownie pp: Zbigniewa Sztajnducherta, Waliszewskiego i Szczepanowskiego. Do komisji kwalifikacyjnej wybrano pp. Domańskiego, Porzezińskiego i Świerczyńskiego Zygmunta. Do sądu koleżeńskiego powołano pp: Marchlewskiego, Szczepaniaka i Zajączkowskiego. —

DR WŁADYSŁAW SOWIŃSKI WYKŁADOWCĄ PRAWA MORSKIEGO NA UNIWERSYTECIE JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Senat Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego powierzył z początkiem roku bieżącego wykłady z prawa morskiego Drowi Władysławowi Sowińskiemu, Radcy Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wykłady te obejmują

system morskiego prawa handlowego oraz administracyjne prawo morskie.

Dr W. Sowiński znany jest dobrze czytelnikom Biuletynu, jako autor wielu cennych artykułów z dziedziny prawa morskiego, mających poważne znaczenie praktyczne dla działalności w zakresie żeglugi i transportów morskich.



OTWARCIE STREFY WOLNOCŁOWEJ W PORCIE NOWOJORSKIM.

Na początku lutego br. otwarto na Staten Island, wyspie leżącej przed portem nowojorskim, strefę wolnocłową. Cel tej strefy jest taki sam jak wolnych portów europejskich w Hamburgu, Bremie, Antwerpii, Trieście, itd. Strefa wolnocłowa podlega całkowicie władzom celnym nowojorskim. W obrębie strefy można importować towary wszelkiego rodzaju i wolno też poddawać towary pewnym procesom przetwórczym bez nadzoru celnego i bez uprzedniej opłaty celnej.

KRISTIANSAND JAKO PORT PASAŻERSKI POŁUDNIOWEJ NORWEGII.

Położony najdalej ku południowi ze wszystkich portów Norwegii Kristiansand obecnie przygotowuje się do swej przyszłej doniosłej roli portu przewozowego najpierw do Anglii i później, co najważniejsza, również do Ameryki Północnej. Statki idące z Bałtyku do Ameryki Półn. drogą północną, to znaczy dookoła Szkocji, po ominięciu przylądka Skagen w Jutlandii mijają Kristiansand na oczach jego mieszkańców. Zawinięcie do Kristiansand po drodze do Halifaxu i Nowego Jorku nie jest w tych warunkach zboczeniem z drogi i wywołać może zaledwie parogodzinną różnicę czasu, co w oceanicznym przebiegu nie gra żadnej roli.

Toteż zarząd portu w Kristiansand przy rozbudowie portu, która niebawem ma się rozpocząć, przewiduje miejsce i dogodne warunki przybijania dla polskich motorowców „Piłsudski" i „Batory". Przystań dla oceanicznych statków zostanie tak rozbudowana, że przy długości 228 metrów nabrzeża na głębokiej wodzie dwa 10.000 tonowe statki będą mogły przybijać jednocześnie, lub jeden statek typu naszych motorowców i jeden mniejszy statek do komunikacji z Anglią. Jednocześnie powstanie duży magazyn składowy przy torach kolejowych na nabrzeżu.

Już w następnym roku rozpocznie się regularna komunikacja dwoma statkami nowej linii pasażerskiej Kristiansand—Anglia. Gdy obie linie — do Anglii i Ameryki będą w ruchu, cała t. zw. wschodnia Norwegia, a więc przede wszystkim stolica kraju — Oslo otrzyma w kierunku zachodnim i oceanicznym szybką i niezależną od kierunku na Bergen komunikację pasażerską, pocztową i dla frachtów pośpiesznych. Wobec niewielkiej częstotliwości odjazdów na linii Bergen — Nowy Jork również zachodnia i północna Norwegia będzie korzystać z nowego połączenia Nowy Jork — Halifax — Kristiansand.

SPOSOBY PRZESYŁANIA BAWEŁNY AMERYKAŃSKIEJ DO NIEMIEC.

Izba Handlowa Amerykańsko-Niemiecka opracowała zasady, które uważa za najpraktyczniejsze dla przesyłania amerykańskiej bawełny do Niemiec, na zasadzie wymiany w zgodzie z przepisami wydanymi ostatnio przez amerykańskie Ministerstwo Skarbu. — Są przewidziane cztery fazy: Pierwsza — amerykański importer produktów niemieckich najpierw zakupuje od amerykańskiego kupca za pewną sumę ilość równą wartości jego zamówienia, które zrobił w Niemczech. Druga — tenże importer sprzeda ową bawełnę licencjowanej firmie importu bawełny w Bremie mającej stałe interesy z amerykańskim kupcem bawełny. Trzecia — należności ze sprzedaży bawełny przez importera do licencjowanego importera bawełny w Bremie, będą wypłacane eksporterowi towarów niemieckich przez specjalny bank. Czwarta — import towarów niemieckich do Stanów Zjednoczonych musi być dokonany na nazwisko i rachunek amerykańskiego importera. Izba Handlowa Amerykańsko-Niemiecka zaznacza, że wobec tej metody dokonywania transakcyj, wyniknie konieczność ustalenia minimalnej granicy dla poszczególnych wysyłek ponieważ byłoby niepraktyczne importowanie bawełny w ilości tylko kilku bali. Ze strony Niemiec nie wydano jeszcze rozporządzenia co do tej minimalnej ilości. Izba Handlowa donosi również, że rząd niemiecki będzie prawdopodobnie żądał, aby każdy

amerykański importer wyznaczał danego amerykańskiego kupca bawełny, od którego bawełna będzie kupowana i eksportowana do Niemiec.

SZWEDZKIE WSKAŹNIKI FRACHTOWE W LUTYM.

Wskaźnik frachtowy szwedzki według danych Svenska Handelsbankens, o ile chodzi o przeciętną wartość, zdradza pewną zniżkę względem stycznia, co jednak tłumaczy się wyłącznie dużym spadkiem frachtów zbożowych. Oto zestawienie indeksów frachtowych dla poszczególnych typów frachtów w porównaniu z poprzednim miesiącem, oraz z lutym 1936 roku.

	Luty 1936	Styczeń 1937	Luty 1937
Wskaźnik ogólny	108	151	146
Wejściowe frachty	89	154	139
Węglowe frachty	78	118	118
Zbożowe frachty	100	189	160
Wyjściowe frachty	127	149	153
Drzewne frachty	125	157	160
Frachty na celulozę	130	142	145

Na ogół jednak stwierdzić można, że zwyżka frachtów uległa zatrzymaniu. W opinii norweskiej kulminacja krzywej frachtowej już została przekroczona, przynajmniej w warunkach rynku norweskiego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE EKSPORTU ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

W prasie rolniczej ukazała się notatka, że istnieją rzekomo wielkie możliwości ulokowania znacznych ilości ziemniaków jadalnych w Argentynie.

W tej sprawie odbyła się konferencja w Związku Izb i Organizacyj Rolniczych w Warszawie, która stwierdziła, że możliwości tych nie ma, gdyż sama Argentyna jest nie tylko wielkim producentem ziemniaków, ale również wywozi znaczne ilości do innych krajów amerykańskich.

Istnieją pewne dość ograniczone możliwości wywiezienia do Argentyny sadzeniaków ziemniaczanych odmian bardzo wczesnych i to dopiero w jesieni.

Po stwierdzeniu tej okoliczności należy stwierdzić, że robione wielkie nadzieje na eksport ziemniaków do Argentyny nie są oparte na realnych przesłankach.

IMPORT PŁÓCIENNEGO OBUWIA GUMOWEGO DO FRANCJI.

Pomimo dobrze rozwiniętej produkcji obuwia w ogóle, a w szczególności obuwia gumowego, importuje Francja znaczne ilości tego artykułu.

W roku 1934 import ogólny wyniósł 318.297 par, w roku 1935 zaznaczył się wydatnie spadek importu obuwia gumowego, importowano jedynie 212.610 par. Spadek ten został spowodowany przede wszystkim silnie wzmagającą się tendencją do zastąpienia obuwia gumowego, z pewnych względów niepraktycznych podczas upałów letnich, przez pantofle o podeszwach skórzanych, sznurkowych z różnych plecionek itp. W roku 1936 natomiast import zwiększył się poważnie, osiągając ca 460,000 par. Przyczynę tego zjawiska należy upatrywać w znacznym powiększeniu eksportu francuskiego w tym dziale do kolonij, zwłaszcza Algeru i Tunisu.

Z krajów eksportujących płócienne obuwie gumowe do Francji, należy wymienić przede wszystkim: Kanadę, Czechosłowację, Niemcy, Belgię, ostatnio zaś Japonię. Wszystkie te kraje opłacały i opłacają cło wg taryfy minimalnej, gdy natomiast Polska, do czasu zawarcia prowizorycznej umowy z lipca 1936 roku, nie korzystała w dziale obuwia gumowego ze zniżki taryfowej, cło zaś wg taryfy generalnej nie pozwalało na żadne próby w kierunku zdobycia rynku francuskiego dla tego działu produkcji polskiej.

Obecnie sytuacja pod względem opłat celnych przedstawia się znacznie lepiej. Obowiązujące dla wyrobów polskich cło wynosi: dla obuwia gumowego lub płócienno-gumowego, typu kąpielowego od pary: dziecinnego fr. 3,15, damskiego fr. 3,65, męskiego 4,10; dla obuwia płócienno-gumowego typu tenisowego: dziecinnego fr. 4.10, damskiego fr. 5,45, męskiego fr. 6,35.

Do powyższych opłat doliczyć należy jeszcze opłatę specjalną od wyrobów gumowych, wynoszącą fr. 0,20 od 1 kg. Taksa wewnętrzna ciążąca na importerze, wynosi ponadto 2 proc. ad valorem i musi być uwzględniana przy kalkulacji.

Ograniczenia kontyngentowe w dziale obuwia gumowego nie istnieją.

Biorąc pod uwagę ceny hurtowe dla tych artykułów na rynku francuskim i przy uwzględnieniu opłat celnych, należy przewidywać, iż pewne widoki powodzenia miałyby jedynie gatunki lepsze, z podeszwą przyszywaną, nie zaś pantofle z podeszwą zalewaną. Ceny tych ostatnich pantofli wynoszą bowiem w hurcie w zależności od rozmiarów (dziecinne, damskie i męskie) 5—6 fr., 6—7 fr. i 8—9 fr., co nawet przy stawkach celnych według taryfy minimalnej nie pozwoliłoby na opłacalność eksportu.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SKRZYNEK RADIOWYCH WE FRANCJI.

W dep. Nord et Pas-de-Calais przemysł radiowy jest dość silnie rozwinięty i produkcja aparatów radiowych jest wyjątkowo duża.

Firmy i przedsiębiorstwa radiowe na terenie północnej Francji dotychczas mało interesowały się importem gotowych skrzynek radiowych pochodzenia zagranicznego, a raczej zaopatrywały się w nie na miejscu, bądź też sprowadzały z okręgu paryskiego.

Ostatnio jednak szereg poważnych firm zainteresowało się importem skrzynek pochodzenia polskiego, o ile towar, opakowanie i cena będą odpowiadały stawianym wymogom.

W dostawach skrzynek bardzo ważną jest sprawa ich opakowania. Firmy francuskie są przyzwyczajone do otrzymywania skrzynek radiowych w specjalnym opakowaniu, którego wzory dostarcza odbiorca fabryce. Skrzynki radiowe opakowane są w pudełka z kartonu karbowanego opakowanie jest bardzo solidne i staranne. Firmy odbiorcze kładą duży nacisk na opakowanie z tego względu, że przy reeksporcie lub sprzedaży lokalnej zmontowanych aparatów, posługują się tym samym materiałem opakunkowym, unikając przez to dodatkowych kosztów handlowych. Cena pudełka do opakowania skrzynki radiowej na rynku półn. Francji wynosi około 6 frs. Cena skrzynki radiowej o wymiarze wysokość 70 cm, szerokość 40 cm z dykty, wyrabianej przez firmy we własnych zakładach waha się od 50 — 60 frs., cena zaś skrzynki tego samego wymiaru u hurtownika wynosi około 80 frs.

Odbiorca francuski wymaga odpowiedniego opakowania, które by mu dało nie tylko gwarancję, że towar przyjdzie w dobrym stanie, lecz również możliwość wykorzystania opakowania przy sprzedaży aparatów. Okres, w którym fabrykant aparatów radiowych najwięcej zakupuje, przypada na czas od września do stycznia.

Większe ilości skrzynek mogą być dostarczone w skrzyniach drewnianych. w które włożne sa skrzynki radiowe opakowane w specjalnych pudełkach z kartonu karbowanego.

UDZIAŁ POLSKI W MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W ALGERZE I CASABLANCA.

Dnia 20 marca br. rozpoczynają się w Algerze doroczne Targi Międzynarodowe, w których bierze również udział Polska. — Organizacią zbiorowego pokazu firm polskich zajął się Państw. Instytut Eksportowy.

Na stoisku polskim reprezentowane będą wszystkie te artykuły, które są interesujące z punktu widzenia możliwości eksportowych do Algeru.

Prace wstępne wykazały zainteresowanie kupiectwa miejscowego i przychylne stanowisko sfer gospodarczych w odniesieniu do importu z Polski, co pozwala przypuszczać, że rezultaty osiągnięte przez poszczególne firmy, wyrażą się w konkretnych transakcjach, zawartych na podstawie eksponatów zademonstrowanych na Targach.

W stoisku polskim bierze udział około 60 firm eksportowych, reprezentujących wszystkie działy naszej produkcji, a więc zarówno artykuły rolne, jak i drewno i wyroby z drzewa, tekstylia, produkty chemiczne, metalowoprzetwórcze. mineralne i inne.

W Algerze Targi trwać będą przez 14 dni i po ich zakończeniu eksponaty przewiezione zostana do Casablanki i eksponowane na Targach Międzynarodowych w tym mieście.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 MARCA 1937 ROKU.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 1 maja br. obowiązywać będzie przepis co do przedkładania świadectw pochodzenia, legalizowanych przez Konsulat czechosłowacki, na szereg towarów importowanych. Obowiązkowi temu podlegać będą towary. których wartość przekroczy 1000 koron cz. Odnosić się to będzie m. in. do pewnych produktów egzotycznych, cebuli, siemienia lnianego i konopnego, materiałów używanych przy wyrobie szczotek, skór surowych, z wyj. skór zajęczych, króliczych i ptasich; włosia końskiego, pęcherzy i jelit świeżych, solonych lub suszonych, łoju zwierzęcego, niektórych tłuszczów. ekstraktów mięsnych, pirytu, rud manganu, cynku i chromu, azbestu i fosfatów naturalnych, pewnych ekstraktów garbarskich. zwyczajnej żywicy i kalafonii, smoły naftowej i stearynowej, olejów ziemnych i mineralnych, nieoczyszczonych, włókna lnianego i juty we wszelkich postaciach. wełny, kauczuku i gutaperki, odpadków metali nieszlachetnych jak: ołowiu. cyny i miedzi, kazeiny, ścięgien zwierzęcych i odpadków mięsnych dla nawozu. Rozporządzenie to ma na celu uniknięcie pośrednictwa w dostawie różnych towarów, w szczególności zamorskich, co dotychczas nie pozwalało Czechosłowacji wykorzystać w pełni możliwości kompensat towarowych z właściwymi krajami eksportującymi.

W myśl rozporządzenia z dnia 26 II br. została za poz. 173-a Czechosłowackiej taryfy celnej wstawiona nast. uwaga: „Mieszanki ciężkich olejów ze smoły, z węgla kamiennego (t. zw. oleje impregnacyjne), przywiezione na specjalne zezwolenia w okresie do 31 XII 1937 przez urzędy celne w Morawskiej Ostrawie i Żylinie aż do ilości 90.000 q pod warunkami ustalonymi w rozporządzeniu — K. cz. 5." — Rozporządzenie obowiązuje od 4 III rb. Dotychczasowe cło wynosiło K. cz. 52.50.

Z ważnością od 10 bm. obowiązują nast. cła dodatkowe na zboże: pszenica Kcz. 25, żyto — Kcz. 39, jęczmień — 35, owies — 30 Koron czeskich.

Do końca bież. roku utrzymane będą zniżki celne, przyznane na kwas siarkowy, azotan wapnia i superfosfaty.

BUŁGARIA. Według uwagi do poz. 343 taryfy celnej przywozowej wielobarwna przędza wełniana o 3 lub więcej niciach, importowana dla tkania materiałów, opłacać będzie cło w wysokości 200 lew. zł od 100 kg. Przędza jednobarwna lub bezbarwna podlega stawce 260 lew. zł od 100 kg.

Dopuszczona została do przywozu biała, lakierowana blacha, służąca do wyrobu puszek do konserw, o ile w puszkach tych ma się eksportować krajowe konserwy owocowe i marmolady.

ESTONIA. Wydano zarządzenie, mocą którego importerzy estońscy branży szklanej mogą przywozić tlenek ołowiu (plumbum oxydatum rubrum) i boraks bez cła za osobnym zezwoleniem ministerstwa gospodarki.

Zarządzeniem min. gospodarki zniesione zostało cło na skórę owczą i kozią, celem przyjścia z pomocą estońskim fabrykom rękawiczek.

GRECJA. Podwyższono mnożnik w przeliczaniu drachm w złocie na drachmy metalowe przy pobieraniu cła na tkaniny bawełniane z 25 na 30 drachm metal. za dr. zł. Oznacza to podwyższenie stawki celnej na te artykuły o 20 proc.

HOLANDIA. Z dn. 1 III br. weszły w życie następujące stawki celne na białe farby: litopon, biel cynkową i inne białe barwniki, które prócz cynku zawierają siarkę w formie siarczku: o ile zawierają 30 proc. lub mniej siarczku cynku od 100 kg netto fl. 1,50, inne — fl. 3,—. Inne białe barwniki, wyżej nie wymienione, zawierające cynk w jakiejkolwiek postaci od 100 kg netto fl. 1,50.

INDIE BRYTYJSKIE. Cło wywozowe na herbatę zostało podwyższone z natychmiastową ważnością z 12 annas na rup 1—4—0 od 100 funtów ang.

Podwyżce cła uległ przywóz srebra i cukru.

W. P. IRLANDIA. W ciągu lutego br. zmienione zostały przepisy o okresach kontyngentowania importu obuwia z materiałów innych niż guma, następnie obuwia gumowego, pomarańczy, szczotek, pędzli i odpadków marmuru.

Z ważnością od 20 II rb. podniesiono cło na naboje śrutowe z 50 na 75% od wartości lub 7 szyl. i 6 pensów od 100 sztuk, zależnie jaka stawka byłaby wyższa.

JUGOSŁAWIA. Kontroli importu dokonywanego z krajów nieclearingowych, podlegają: azotan amonu, lekarstwa, sztuczne barwniki organiczne, materiały jedwabne, aluminium, pompy parowe.

Przy wysyłce towarów do Jugosławii należy pamiętać o przesyłaniu odbiorcy faktur w 2 egzemplarzach. Jeden egzemplarz służyć będzie odtąd władzom do obliczania podatku obrotowego.

ŁOTWA. Wywóz owsa, soczewicy, wyki, grochu i fasoli, łubinu, peluszki dozwolony jest jedynie na podstawie specjalnych pozwoleń.

Natomiast od dn. 10 II 37 wprowadzono przy imporcie: insuliny, farb roślinnych, nasion buraków cukrowych, morfiny i kokainy, noży, instrumentów dętych, strun i części instrumentów muzycznych — zwolnienie od obowiązku uzyskiwania pozwoleń dewizowych, wydawanych przez Komisję Walutową.

MEKSYK. Zmienione zostało cło na pończochy; najtańsze obciążone są cłem w wysokości 0,60 pesos, najlepsze opłacają 1 pesos od pary.

RUMUNIA. Min. Skarbu opracowało projekt zwolnienia od wszelkich opłat przywozowych maszyn, używanych w przemyśle zbrojeniowym.

UNIA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. Rząd Unii postanowił ustanowić dodatkowe cło na stal pochodzenia zamorskiego.

WIELKA BRYTANIA. Przy przywozie pewnych gatunków skór, używanych do wyrobu górnych części obuwia, importerom angielskim przyznawany jest zwrot cła w wysokości 3 pensów od stopy kwadratowej i to począwszy od 5 III rb.

Zarządzeniem brytyjskiego min. skarbu, ogłoszonym w formie „Beef and Veal Duties (Exemptions) Order" zniesione zostały cła dodatkowe na ozory i cielęcinę w galarecie w puszkach. Artykuły te podlegać będą ocleniu w wys. 10% od wartości, ozory zaś surowe wolne są od cła w ogóle.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Dostawy materiałów do budowy statków polskich. Obecnie budowane są w stoczni angielskiej i duńskiej 2-motorowe statki transatlantyckie dla Tow. „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe".

Firmy polskie zainteresowane w dostawie tych wyrobów, wchodzących w zakres budowy i wyposażenia statków, surowców i t. p. zechcą niezwłocznie zwrócić się do P. I. E. po bliższe w tej sprawie informacje. P/7075/43/Ro.

Okucia budowlane zamki drzwiowe. Firma kolumbijska pragnie otrzymać oferty firm polskich na wymienione wyroby. P/5436/63/44/Ro.

Rury. Firma południowo-afrykańska interesuje się importem rur P/6597/44/Ro.

Klepki z drzewa jodłowego i sosnowego. Firma komisowo-agenturowa w Anglii interesuje się importem klepek z drzewa jodłowego i świerkowego. P 6259/40/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwo-

wym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA:

Firmy polskie, do których zwróci się f-a A. Guldemond, Haarlem (Holandia) zechcą uprzednio porozumieć się z P. I. E. — E/6022/18/KL.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

NAJNOWSZE WYNIKI OBSERWACJI WĘDRÓWEK ŁOSOSI

Dokonywane od kilku lat w międzynarodowej współpracy naukowej planowe znakowanie ryb morskich dało już bardzo wartościowy materiał do poznania wędrówek ryb. Znakuje się ryby przez umieszczenie małych płyt srebrnych na tylnych płetwach. Przy wydobywaniu tak znaczonych ryb z sieci rejestruje się znaki szczególne i miejsce połowu, po czym wrzuca się rybę znowu do wody. Dużo wielkich ryb złowiono już trzy razy i częściej. Co do wędrówek łososi opublikowano teraz kompletne dane, zebrane przez norweskie stacje obserwacyjne w r. 1936. Najważniejszym wynikiem tych obserwacyj jest stwierdzenie faktu, że łosoś w przeciwieństwie do śledzia i innych ryb „stadowych" podczas olbrzymich wędrówek ma swój cel indywidualny i powtarza tę samą podróż corocznie. Przy tym jednak każdy osobnik jest posłuszny temu samemu prawu: płynie przez morze do ujścia swej rzeki i w górę tej rzeki, nawet dalej w górę jakiegoś dopływu, aż do osiągnięcia wód, w których po wylęgnięciu się z ikry spędził dzieciństwo. Dwa łososie kontrolowane już w 1935 r. powędrowały i w roku ubiegłym do Szkocji, cztery do południowej Szwecji w obrębie Bałtyku. Na północ od Lofotów nie wyłowiono wprawdzie w roku 1935 wcale znakowanych łososi, podczas gdy w roku 1936 wyłowiono jednego z tych łososi, aż w zatoce Onega nad Morzem Białym. Długość trasy wędrówek łososi mierzy się w miarę możności dokładnie. Dotąd stwierdzona największa długość trasy wynosi 2.500 km, największa szybkość 240 km dziennie.

WZROST POŁOWÓW RYB MORSKICH W NIEMCZECH

Połowy ryb morskich w Niemczech w roku 1936 wzrosły o 25% i wynoszą 599.000 ton, wartości 105,3 mil. RM. wobec 478.000 ton, wartości 83.8 mil. RM w roku poprzednim. Spożycie ryb morskich na głowę ludności wzrosło o 20% i wynosi 12,0 kg, wobec 10.1 kg w roku 1935 i około 5 kg w 1913 r. W Polsce spożycie ogólne ryb wynosi na głowę ca 3 kg, zaś połowy morskie stanowią niecałe 10% połowów niemieckich. Niemiecka produkcja śledzi solonych wynosiła w 1936 r. — 97,8 tysięcy ton (82 tys. ton w 1935 r.). a przywóz obcych 65,9 tysięcy ton, tak, że niemiecka konsumcja śledzi solonych wynosiła ca 164 tysiące ton.

KRONIKA

SYTUACJA POLSKICH POŁOWÓW MORSKICH

Po zupełnym ustaniu połowów szprotów, rybołówstwo nasze na Bałtyku rozdziela się obecnie na trzy odrębne działy: połowy przybrzeżne, połowy na Głębi Gdańskiej oraz połowy bornholmskie.

Przy spływaniu lodów z Zatoki okazało się, że nie było tam szprotów. Napływające wody wiślane rozgraniczają wyraźnie wody Zatoki na dwie części. Połowy łososi odbywają się tylko pławnicami, a śledziki łowiono tuż przy basenie gdyńskim. Rybacy otrzymują ostrzeżenie, że tak bliskie zastawianie sieci spowodować może straty w narzędziach przez statki handlowe.

Wydajność połowów na Głębi Gdańskiej zmniejszyła się nieco ostatnio. Na połowy zaś pod Bornholmem nie będą wyjeżdżały kutry w okresie tygodnia przedświątecznego.

Za całe dorsze otrzymywali rybacy za 100 kg zł 24,—. Dorsze natychmiast po przybyciu do Gdyni są patroszone, czyszczone i oddawane do zamrażalni. Tak jak w każdym roku, po świętach przewiduje się obniżenie cen za dorsze i flądry.

Za śledziki płacono rybakom zł 26,— za 100 kg, za flądry małe i duże po zł 40,—, a za szole po zł 20,— za 100 kg. Łososie po zł 6,— za kg.

CZĘŚĆ LUGRÓW ŚLEDZIOWYCH ODPŁYNĘŁA DO HOLANDII

W połowie bm., odpłynęło z Gdyni pięć lugrów śledziowych „Mewy" do swej bazy holenderskiej (Scheveningen), celem przygotowania się do nowej kampanii śledziowej.

Lugry zabrały z Gdyni 150.000 kg soli i 5.270 kompletów beczkowych. Statki te będą poddane w stoczniach holenderskich gruntownemu remontowi.

Częściowy remont pozostałych jeszcze w Gdyni dziesięciu statków śledziowych będzie dokonywany w Gdyni.

OSTATNIE TRANSPORTY TOWARÓW RYBNYCH.

16 III 37 — s/s „Chorzów" z Holandii śledzi solonych holenderskich beczek 756/1 oraz 288/2 dla „Mewy".

16 III 37 — s/s „Ursa" z Norwegii śledzi solonych beczek 1.654/1 oraz 188/2 i śledzi zamrożonych skrzyń 300.

19 III 37 — s/s „Bussard" z Holandii śledzi solonych holenderskich beczek 349/1 i 200/2 dla firmy J. Bankier.

20 III 37 — kuter SE. 28 z Bornholmu (Dania) dorszy świeżych (żywe i patroszone 10.200 kg) dla Polskiego Zjedn. Ryb. Morskich.

21 III 37 — s/s „Lublin" z Anglii (Hull) śledzie świeże w lodzie angielskie, wielkość około 8 sztuk na kg, skrzyń 188 po 85 kg netto skrzynia, cena zł 55,— za 100 kg — f-a „Mewa".

WYDAWNICTWA

NOWE PRZEPISY O DOSTAWACH I ROBOTACH NA RZECZ SKARBU PAŃSTWA, SAMORZĄDU ORAZ INSTYTUCYJ PRAWA PUBLICZNEGO.

Zakupy czynnika publicznego, tj. Skarbu Państwa i samorządów, na rynku krajowym przekraczają rocznie sumę 1 miliarda złotych. Wysoka ta suma świadczy o doniosłej ważności, jaką dla kół gospodarczych przedstawiają przepisy o dostawach i robotach na rzecz czynnika publicznego.

Przepisy te zostały ostatnio ujednolicone na całym obszarze Państwa i dla wszystkich działów administracji państwowej. Oczekiwane od 4 lat, odnośne rozporządzenie ministerialne ukazało się w „Dzienniku Ustaw" z dnia 26 ub. m.

Księgarnia Wł. Wilaka w Poznaniu wydała świeżo zbiór „Przepisów o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucyj prawa publicznego". Zbiór ten przygotował do druku mgr T. Kołodziej, zaopatrując w teksty ustawy i rozporządzenia wykonawczego w odpowiednie krótkie objaśnienie i skorowidze. Broszura jest do nabycia w większych księgarniach za cenę 1,50 zł z przesyłką pocztową 1,75 zł. Wygodny format kieszonkowy i staranna szata graficzna udostępniają Czytelnikowi zapoznanie się z tak dla przemysłowców, kupców, rzemieślników i rolników ważnymi przepisami.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY DYREKCJI PKP. POZNAŃ NA RÓŻNE MATERIAŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) blachy miedzianej, mosiężnej; 2) blachy cynkowej, stalowej i ocynkowanej; 3) farby suchej; 4) papieru szmerglowego, naszklonego i płótna szmerglowego; 5) tkaniny lnianej; 6) elektro-instalacyjnych i izolacyjnych materiałów do prądu stałego, części do aparatów i urządzeń teletechnicznych: 7) szczeliwa konopnego, grafitowego i klingerytu; 8) odlewów stalowych i maźnic stalowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 2 kwietnia 1937 r.; 2) 2 kwietnia 1937 r.; 3) 2 kwietnia 1937 r.; 4) 9 kwietnia 1937 r.; 5) 9 kwietnia 1937 r.; 6) 9 kwietnia 1937 r.; 7) 20 kwietnia 1937 r.; 8) 30 kwietnia 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 50, z dnia 3 marca 1937 roku.

O zwiększenie konsumcji bananów w Polsce

Banan należy do kategorii owoców bardzo pożywnych. Dostawcami tego owocu są kraje tropikalne, przy czym praojczyzną bananów są Indie.

Z Indyj dostały się banany poprzez Afrykę do Ameryki Środkowej, gdzie gleba, gorący i wilgotny klimat najbardziej odpowiadają uprawie plantacyj bananowych. Toteż Ameryka Środkowa jest obecnie największym dostawcą bananów na świecie. Zajmuje ona przeszło 50% światowego eksportu, a łącznie z wyspami Jamajką i Kubą blisko 75%. Europa importuje banany oprócz Ameryki Środkowej jeszcze z Afryki i z Wysp Kanaryjskich.

Konsumcja bananów w Polsce jest bardzo skromna. W stosunku do ogólnej konsumcji pomarańcz i mandarynek wynosiła ona w roku 1935 zaledwie 4,8%, a w roku ubiegłym około 7,6%. O ile weźmie się pod uwagę spożycie roczne pomarańcz i mandarynek w Polsce, które w roku 1935 wynosiło na jednego mieszkańca około 1,32 kg, a w roku 1936 około 0,795 kg, to jak skromnie wygląda więc spożycie bananów u nas.

Banany jak i inne owoce południowe świeże były i są jeszcze uważane w Polsce za luksus. Za granicą natomiast te same owoce stanowią nieodzowną część składową posiłku szerokich warstw ludności oraz duży obiekt wielkiego handlu. Dla przekonania, że twierdzenie nasze nie jest gołosłowne, pozwolimy sobie przytoczyć kilka dat sprawozdawczych odnośnie konsumcji bananów w innych krajach, np. w Anglii, U. S. A. i w Niemczech.

I tak konsumcja bananów w tych krajach przedstawia się w ostatnich trzech latach w porównaniu do Polski następująco:

Rok	K r a j	Ilość ludności	Import bananów	Na głowę wypada spożycie roczne
1934	U. S. A.	ok. 123 mil.	ok. 715 185 ton	ok. 5,8 kg
1935	„	„ „ „	„ 825 285 „	„ 6,7 „
1936	„	„ „ „	„ 874 530 „	„ 7,1 „ 1 b.
1934	Anglia	ok 45,9 mil.	„ 253 918 „	„ 5,53 „ (12,2)
1935	„	„ „ „	„ 295 596 „	„ 6,44 „ (14,2)
1936	„	„ „ „	„ 301 746 „	„ 6,57 „ (14,5)
1935	Niemcy	ok. 66,- mil.	„ 68 034,5 „	„ 1,06 „
1936	„	„ „ „	„ 125 711,6 „	„ 1,90 „
1934	Polska	ok. 33,- mil.	„ 2 125,2 „	„ 0,064 „
1935	„	„ „ „	„ 1 927,9 „	„ 0,060 „
1936	„	„ „ „	„ 1 986,2 „	„ 0,061 „

Przeciętne spożycie bananów w Anglii i U. S. A. w latach 1919/23 wynosiło na jednego mieszkańca w Anglii ok. 3 kg, a w U. S. A. ok. 5 kg. W innych krajach konsumcja bananów wynosiła na głowę rocznie w latach 1932/36 np. we Francji 4,1—5,5 kg, w Holandii 4.6—5,5 kg, w Szwecji 2,3—3,0 kg.

Z wyżej przytoczonych cyfr wynika, że w Polsce konsumcja bananów stoi na jednym poziomie i to na najniższym w krajach europejskich, o ile chodzi o spożycie na jednego mieszkańca podczas gdy w innych krajach wzrasta ona rok rocznie dość znacznie.

Powodem małej konsumcji bananów w Polsce jest przede wszystkim wysoka cena tego artykułu oraz znacznie niższy standard życiowy ludności polskiej, szczególnie w województwach wschodnich i wschodnio-południowych, niż ludności zamieszkałej w Europie Środkowej lub krajach skandynawskich, nie mówiąc już o standarcie życiowym ludności krajów Europy Zachodniej i U. S. A.

Główną przyczyną słabej konsumcji banana jest jego wysoka cena, dochodząca 3,50 do 4 zł za kg. Jaka jest przyczyna tej drożyzny? Cena zakupu surowca nie jest o wiele wyższa od ceny, jaką płacą Niemcy, Anglia, Szwecja itd. i kto nie orientuje się w naszych warunkach importowych napewno powie, że cena na ten artykuł wyśrubowana jest u nas jedynie przez samych importerów. Tak jednak nie jest. Na kształtowanie się ceny bananów w Polsce wpływają wysokie koszty cła przywozowego, opłat na ROZ. oraz wysokie koszty transakcyj wiązanych, które dochodzą do 1,25 zł na 1 kg. Bez kosztów transakcyj wiązanych, obciążenie celne i na ROZ. wynosi 1,05 zł na kg.

Cło przywozowe pobiera się w Polsce od wagi bananów łącznie z łodygami, gdyż w takim stanie nadchodzi towar do gdyńskich dojrzewalni. Łodygi stanowią 13—15% odpadków po procesie dojrzewania. Cło pobrane od tych nieużytków oraz opłaty na ROZ., które również są w ten sam sposób pobierane jak należności celne, muszą być zatem wkalkulowane w gotowy towar, który przez to staje się znacznie droższy. Poza tym duży wpływ na kształtowanie się ceny bananów ma także kwestia wysokości kontyngentów przywozowych na banany oraz podział kontyngentów, który nie pozwala na prowadzenie regularnego importu. Ponieważ przedsiębiorstwa importu bananów mają pewne koszty stałe bez względu na ilość importu, wszelkie utrudnienia, spowodowane ze strony czynnika urzędowego, jak brak na czas pozwoleń przywozu, ulg celnych itd. odbijają się na cenie towaru.

Prawie we wszystkich krajach import bananów traktowany jest bardzo liberalnie, przy czym cło przywozowe w danych krajach albo w ogóle nie jest pobierane, albo jest ono też minimalne. Kraje te uznały banany nie jako luksus, lecz jako artykuł pierwszej potrzeby i dlatego też w tych krajach jest on w sprzedaży bardzo tani i dostępny nawet dla ludności najuboższej.

Jest wskazanym, aby i u nas, banan został przez czynniki miarodajne uznany jako artykuł pierwszej potrzeby i przez obniżenie cła przywozowego i opłat importowych udostępniony dla szerokich warstw ludności.

PRZEDŁUŻENIE PRZECHOWALNOŚCI OWOCÓW.

Obecny stan badań wykazuje, że można osiągnąć znaczne przedłużenie okresu przechowalnego nawet bardzo wrażliwych odmian owoców, głównie jabłek, o ile zbiór i zmagazynowanie owoców nastąpi tuż przed t. zw. wzrostem „klimakterycznym" procesu oddychania owoców.

Badania wykazują, że duży wpływ na przechowalność jabłek ma zawartość związków azotowych, których ilość wynosi od 0,03 do 0,1 proc. Im ilość związków azotowych jest większa, tym przechowalność jabłek jest gorsza i krótsza.

Badacze angielscy opracowali specjalne metody iniekcyjne dla drzew owocowych, w celu dokładnego zbadania poszczególnych czynników i ich wpływu na przechowalność.

TANIA I PRAKTYCZNA CHŁODNIA OWOCOWA.

Wobec stale wzrastającego zainteresowania dla przechowywania produktów ogrodniczych, a zwłaszcza owoców i licznych zapytań kierowanych do Biura Komitetu Chłodnictwa odnośnie wyboru najbardziej racjonalnego urządzenia i przechowywania owoców, Komitet zwraca uwagę na doskonałe wyniki, osiągnięte z przechowalnią — chłodnią maszynową w Niemczech. W danym wypadku zastosowano w stosunku do pojemności komór składów urządzenia chłodnicze o małej sprawności, osiągając ponadto znaczną oszczędność na izolacji. Mimo to osiągnięto w pierwszym sezonie zupełnie zadawalające wyniki.

W rejonie sadowniczym pod Hamburgiem otwarto mianowicie pod koniec roku ubiegłego prostą w konstrukcji i tanią chłodnię mechaniczną, przeznaczoną do magazynowania jabłek i gruszek. Chłodnia mieści się przy bocznicy kolejowej i posiada w piwnicy maszynownię, pomieszczenia pomocnicze oraz jedną komorę chłodniczą. Na parterze pomieszczono obok komory chłodniczej biura oraz sortownię i pomieszczenia na ekspedycję. — Pierwsze piętro jest w całości chłodzone mechanicznie, a poddasze nie posiada żadnego urządzenia chłodniczego, lecz może być wyzyskane na magazynowanie krótkookresowych owoców. Na poddaszu przewidziano również mieszkanie dla obsługującego maszyny. Ogólna powierzchnia w komorach chłodniczych wynosi 1700 m^2 przy wysokości komór chłodniczych 3,20. Budynek posiada długość 35 X 22 m.

Chłodnia została wybudowana przez poważną hurtownię owoców W. Matthies.

Osobliwością nowej chłodni jest niezaizolowanie wszystkich bez wyjątku ścian szczytowych, ponieważ chłodnia pracuje tylko w ciągu chłodnych miesięcy roku, w których panują względnie małe różnice temperatur między powietrzem zewnętrznym i wewnętrznym. Izolację korkową zastosowano tylko przy podłodze piwnicznej oraz ścianach i sufitach komór, graniczących z pomieszczeniami ogrzewanymi chłodni. Całość urządzenia zagranicznego jest nastawiona na długie okresy magazynowania produktu przy małym godzinnym zapotrzebowaniu zimna i równomiernej temperaturze oraz przy zachowaniu jednolitej wilgotności. Regulowany jest również obieg powietrza. Dwa kompresory posiadają sprawność godzinną po 50.000 Kcal. Temperatura powietrza 0—+1° C. Koszty ruchu okazały się w praktyce b. niskie i nawet w czasie napełniania komór chłodniczych wystarczała całkowicie sprawność jednego tylko kompresora. Licząc 750 kg owocu na 1 m^2 właściciele przyjmują pojemność chłodni na 10,000 q. Fotografie chłodni w różnych stadiach budowy począwszy od założenia fundamentów do ułożenia wiązań dachowych znajdują się w Biurze Komitetu Chłodnictwa w Warszawie.

ZMIANA KONTYNGENTU MASŁA KAKAOWEGO NA ZIARNO KAKAOWE.

Istnieją możliwości zamiany kontyngentu przywozowego względnie samych pozwoleń przywozu, wydanych na masło kakaowe na pozwolenia na ziarno kakaowe. Z zamiany kontyngentu z masła na ziarno mogą korzystać jedynie zakłady przemysłowe (fabryki czekolady i cukierków).

Zamiana może być dokonana tylko na ten kraj pochodzenia, na który wydano pozwolenie na masło kakaowe (np. masło z Holandii — na ziarno kakaowe z kolonij holenderskich) oraz na trzykrotnie wyższą ilość ziarna kakaowego od ilości na jaką opiewa pozwolenie na masło kakaowe. Wartość globalna ziarna kakaowego otrzymanego z zamiany nie może jednak przekroczyć wartości, wynikającej z przemnożenia otrzymanej ilości ziarna przez przyjętą na dany okres dwumiesięczny cenę za 1 kg.

Szczegółowych informacyj co do trybu postępowania z zamianą kontyngentu przywozowego udzielają Izby Przemysłowo-Handlowe.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

s/s „Levant“ zawinął do portu dnia 22 marca br. i wyładował 28.511 skrzyń pomarańcz palestyńskich, w tym drobne ilości grapfruitów, oraz 24.050 kg rodzynków greckich.

Dnia 21 marca br. przybył do Gdyni s/s „Hispania“ z ładunkiem 13.706 skrzyń cytryn i 51 worków migdałów włoskich. Statkiem tym nadeszło 856 skrzyń pomarańcz hiszpańskich z przeładunkiem w Göteborgu ze s/s „Mansuria“.

s/s „Dorit“ nadszedł dnia 23 marca br. z transportem 8.000 skrzyń cytryn włoskich, w tym drobne partie pomarańcz.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 1 kwietnia br. spodziewany jest s/s „Bardaland“. Statkiem tym ma nadejść ca 34.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 1.040 colli (26.000 kg) rodzynków greckich.

W pierwszych dniach kwietnia ma nadejść s/s „Ivornia“ z transportem cytryn i owoców suszonych z Sycylii.

W pierwszej połowie kwietnia spodziewane są następujące statki:

1. s/s „Linda“, który ładuje obecnie ca. 20.000 skrzyń pomarańcz w Hiszpanii,
2. s/s „Karla“, którym mają nadejść cytryny z Sycylii.

KAWA BRAZYLIJSKA W GDYNI.

Statek „Pułaski“ wyładował w dn. 16 marca br. 3.792 worki kawy brazylijskiej, wagi 226.520 kg. Z ilości tej przeznaczone jest dla Polski 3.219 worków, wagi 193.140 kg a dla Gdańska 573 worki, wagi 33.380 kg.

ZIARNO KAKAOWE.

Statek „Santos“ wyładował w dniu 26/27 III br. dwie partie ziarna kakaowego, które przywiózł z Brazylii, wagi około 11.160 kg.

ZBIORY ZIEMNIAKÓW W EUROPIE.

Zwracamy uwagę firmom owocowym, które oprócz importu owoców zajmują się także eksportem ziemniaków z Polski względnie interesują się transakcjami kompensacyjnymi na zestawienie zbioru ziemniaków w krajach europejskich w ostatnich 3 latach, ogłoszone w tygodniku owocowym, wychodzącym w Londynie p. t. „Weekly Fruit Intelligence Notes“ nr 50 z dnia 10 marca br. Zamieszczone tam cyfry pozwolą na zorientowanie się o możliwościach zbytu tego artykułu. W Italii zbiór w 1936 r. wynosił 2.146 ton. Rynek ten najwięcej interesuje firmy owocowe pod względem kompensaty.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (26 III br.)

Sytuacja w handlu towarami kolonialnymi kształtowała się pod znakiem dalszego spadku obrotów. Wprawdzie niektóre firmy importowe zanotowały pewne ożywienie w sprzedaży specjalnych artykułów świątecznych, to jednak obroty ich były na ogół znacznie słabsze niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Zainteresowanie towarami kolonialnymi było dość duże. Do konkretnych transakcyj dochodziło jednak bardzo rzadko, a to z uwagi na ciasnotę gotówkową, jaką daje się zauważyć wśród odbiorców. Starzy importerzy twierdzą, że takich obrotów przedświątecznych, jak obecnie nie pamiętają od kilkunastu lat. Tegoroczne obroty przedświąteczne spadły w stosunku do takiegoż okresu w ubiegłym roku o około 50—55%.

Kawa surowa.

W kawach brazylijskich tendencja spokojna. Na kawy niebieskie nie ma prawie w ogóle zapotrzebowania. W magazynach celnych w Gdyni zapasy kawy są dość duże, przy czym nowe dowozy powiększają ilość zapasów, gdyż są one większe od normalnie bieżącej konsumcji. Obroty w kawie są na ogół bardzo słabe. Odczuwają to szczególnie te firmy, których działalność ogranicza się jedynie do handlu kawy i herbaty.

Ceny za towar oclony kształtują się następująco: Santos extra prime zł 5,00—5.20 za kg, Santos zwykły zł 4,60—4,80 za 1 kg, Victoria 7 — zł 4.15—4.25 za 1 kg, Victoria 5 — zł 4,40—4,50. Guatemala zł 5,40—5,75 za 1 kg.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja w dalszym ciągu zwyżkowa. W stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego zwyżka

wynosi 2 d. na 1b. Rynek krajowy nasycony. Tendencja słabsza niż w poprzednim okresie. Ceny kształtują się następująco: Sumatra zł 12,5—13,00 za 1 kg, Cejlon zł 14,50—16,00. Herbaty indyjskie od 14,00—20,00 zł za 1 kg, zależnie od jakości towaru. (Ceny za towar oclony).

Owoce suszone.

Na śliwki suszone kalifornijskie tendencja mocna, a to ze względu na brak dowozów, które z uwagi na strajk w Kalifornii zostały przerwane. Ceny utrzymują się np. za gat. 40/50 w granicach 1,45 do 1,50 zł za 1 kg. W innych owocach suszonych sytuacja bez zmian.

SYTUACJA NA RYNKU WEWNĘTRZNYM.

Jak z poniższych notowań aukcyjnych wynika, mimo sezonu świątecznego ceny pomarańcz, zarówno palestyńskich jak i hiszpańskich, nie zwyżkowały, lecz raczej spadły, w ostatnich dwóch tygodniach. Należy to tłumaczyć tym, że w Gdyni znajdują się obecnie znaczne zapasy pomarańcz, chociaż popyt wzrósł z okazji świąt, to jednak ceny są bardzo niskie. Daje się zauważyć w ostatnim tygodniu odpływ większych ilości owoców południowych w głąb kraju, nie wpłynie to jednak prawdopodobnie na zwyżkę cen, ponieważ są w drodze znowu większe transporty.

Ogólna tendencja bardzo słaba.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 10 marca br. do 25 marca br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne razem do przetargu 18.824 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedały 17.451 skrzyń po cenie 0.65 — 0,99 zł za 1 kg. Poza tym wystawiły 12.177 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Sprzedanych zostało 9.767 skrzyń po cenie 0,84 do 1,05 za 1 kg. Cytryn włoskich wystawiono 3.275 skrzyń. Sprzedano 1.730 skrzyń osiągając 32,— do 34,— zł za 1 skrzynię. Grapfruitów wystawiono 600 skrzyń i wszystkie sprzedano po 28,50 do 32,— zł za skrzynię.

Z owoców suszonych wystawiono 100 skrzyń sułtanek tureckich, 10 worków orzechów włoskich bez łupin, oraz 24 worki fig greckich wiankowych. Sułtanki i figi sprzedano wszystkie. Za sułtanki płacono 23,50 za 1 skrzynię, za figi 1,30 zł za 1 kg. Orzechy wycofano.

Szczegółowy przebieg aukcji przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni.

Na aukcji w dniu 11 marca br. wystawiono 6.379 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 2.779 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 315 skrzyń grapfruitów palestyńskich, 935 skrzyń cytryn włoskich, i 24 worki fig greckich wiankowych. Pomarańcz hiszpańskich sprzedano 6.279 skrz. po 0,65 do 0,93 zł za 1 kg. Sprzedano 2.279 skrz. pomarańcz palestyńskich, za które płacono 0,91 do 1,05 zł za 1 kg. Grapfruity sprzedano wszystkie po 30,— do 32,— zł za 1 skrzynię. Sprzedano 575 skrzyń cytryn włoskich po 34,— do 35,— zł za 1 skrzynię. Fig sprzedano 8 worków po 1,30 za 1 kg.

Dnia 15 marca br. wystawiono na aukcji 3.957 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z których sprzedano 3.742 skrzyń. Za 1 kg płacono 0,85 do 0,92 zł.

Na tej samej aukcji wystawiono 1.336 skrz. pomarańcz palestyńskich, sprzedano 464 skrz. po 0,90 do 1,02 zł za 1 kg. Cytryn włoskich wystawiono 640 skrzyń — sprzedano 390 skrzyń po 34,— do 35,— zł za 1 skrzynię. Grapfruity, których wystawiono 200 skrzyń, zostały sprzedane w całości po 30,— zł za skrzynię.

Następna aukcja odbyła się dnia 17 marca br. W dniu tym wystawiono 2.079 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 2.528 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 500 skrzyń cytryn włoskich, 200 worków orzechów w łupinach, 100 skrzyń sułtanek tureckich i 10 worków orzechów bez łupin.

Z powyższych partyj sprzedano:

2.039 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,92 do 1,08 zł za 1 kg

1.760 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,69 do 0,96 zł za 1 kg

340 skrzyń cytryn włoskich po 32,— do 34.— zł za 1 skrzynkę.

100 skrzyń sułtanek tureckich po 1,88 zł za 1 kg.

Udział w przetargu wzięło około 40 kupców.

Na aukcji w dniu 19 marca br. wystawiono: 2.785 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 2.274 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 500 skrz. włoskich, 85 skrzyń grapfruitów palestyńskich. Z wystawionych owoców sprzedano:

1.785 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,84 do 0,98 zł za 1 kg

2.044 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po 0,65 do 0,95 zł za 1 kg

425 skrzyń cytryn włoskich po 34,— zł za 1 skrzynię

85 skrzyń grapfruitów palestyńskich po 28.50 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji było obecnych 37 kupców.

Dnia 22 marca br. wystawiono do przetargu 3.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 1.065 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 700 skrzyń cytryn włoskich. Pomarańcze tak palestyńskie, jak i hiszpańskie w całości sprzedano. Za pomarańcze palestyńskie płacono 0,88 do 0,96 zł za 1 kg, za hiszpańskie 0,76 do 0,99 zł za 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni

urządziły w tym okresie tylko jeden przetarg w dniu 15 marca br. wystawiając 1.622 skrzyń standaryzowanych i 999 skrzyń małych pomarańcz hiszpańskich. Wystawione partie w całości sprzedano po 0,87 do 0,98 zł za 1 kg.

Udział w aukcji wzięło 19 kupców.